

**SYNDICAT MIXTE HAUTS DE FRANCE MOBILITES**

**COMITE SYNDICAL DU 31 JANVIER 2022**

**DE 9 H 30 à 11 H 00.**

**DELIBERATION N° 2022 - 01**



**Objet : Rapport d'Orientations Budgétaires**

Le Comité Syndical du Syndicat Mixte Hauts-de-France Mobilités réuni sous la présidence de son Président, Franck Dhersin, le 31 Janvier 2022,

Vu le Code Général des collectivités territoriales et notamment son article L2312-1,

Vu les statuts Révisés du Syndicat Mixte Hauts de France Mobilités,

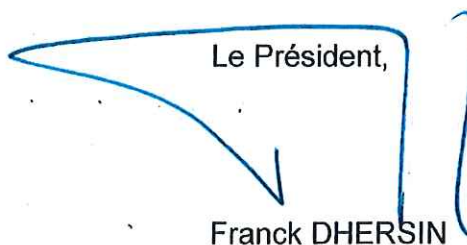
Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2021, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu l'instruction budgétaire et comptable M14,

Vu le Rapport d'Orientation Budgétaire présenté ce jour,

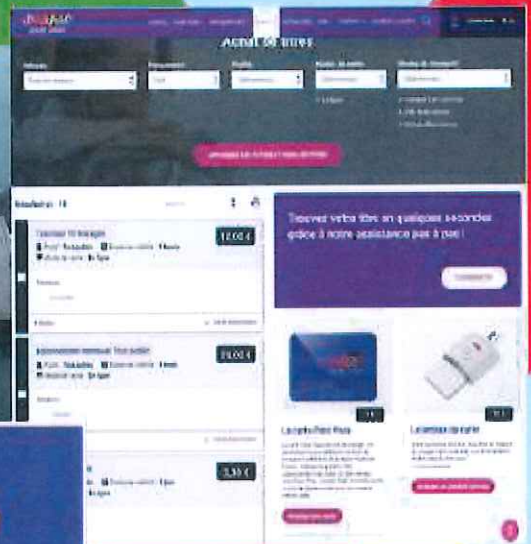
**PREND ACTE**

du Rapport d'Orientations Budgétaires pour l'exercice 2022, ci-joint annexé.

Le Président,  
  
Franck DHERSIN

# RAPPORT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2022

“FEUILLE DE ROUTE  
2022-2026”



## **Préambule**

***Le présent rapport vise à instruire le débat sur les orientations budgétaires du syndicat mixte. Il est comme le législateur l'a souhaité, l'étape préalable au vote du Budget Primitif, prévu au comité syndical du 28 mars 2022.***

***L'année 2021, marque l'an 2 de la pandémie de COVID 19, qui continue de bousculer nos façons de nous déplacer. Les restrictions de déplacements pour raisons sanitaires et la progression du télétravail affectent de façon différenciée les réseaux de transports collectifs de notre région.***

***Malgré ce contexte, l'année 2021 fut dense pour l'équipe du syndicat mixte. Nos plateformes numériques ont continué à se développer, nous permettant de lancer d'importantes campagnes de communication. Notre gouvernance a été renouvelée suite aux élections régionales de juin 2021.***

***Anticipant, une stabilité de notre gouvernance pour les 5 ans à venir, nous avons engagé depuis le printemps un important travail de réflexion pour doter Hauts-de-France Mobilités d'une feuille de route jusqu'en 2026. C'est pourquoi cette année, le ROB prend une forme particulière. Nous y restituerons l'action du syndicat pour l'année écoulée, mais le plan d'actions du syndicat pour les 5 ans à venir et ses conséquences budgétaires pluriannuelles font l'objet d'un document spécifique, intitulé « HDFM – Feuille de route 2022/2026 » qui constituera la principale annexe du ROB. C'est sur la base des recommandations de ce document stratégique discuté ce 31 janvier, que pourra être adoptée la révision des statuts de Hauts de France Mobilités, lors du comité syndical du 28 mars 2022.***

# 1. La Centrale Pass Pass : Après l'information voyageur, la vente de titres...

## A. Les améliorations de la Centrale Pass Pass en 2021 et celles attendues en 2022

L'année 2021 a été riche en livraisons sur les médias et outils de la Centrale Pass Pass.

En effet, le site web [passpass.fr](http://passpass.fr), a été livré dans son périmètre complet en plateforme de préproduction et de production pour certaines fonctionnalités qui ont constitué des temps importants de 2021. Pour aller dans le détail (vous trouverez en **rouge** les fonctionnalités en question) :

- Dans la continuité de la mise en service de la **boutique en ligne** en décembre 2021, les équipes ont travaillé avec notre industriel à améliorer la boutique en ligne afin de la rendre la plus plaisante possible à l'usage. Les nouvelles livraisons ainsi que les corrections apportées tout au long de l'année ainsi que celles à venir sur l'année 2022 suivent cet objectif d'amélioration continue de l'expérience usager ;
- Actuellement livrée et testée en plateforme de préproduction, la fonctionnalité **lien Recherche d'Itinéraire vers la boutique en ligne** va à terme permettre de fluidifier encore plus le parcours usager en lui permettant, depuis la recherche d'itinéraire, d'être redirigé vers la boutique en ligne avec des suggestions de titres à acheter pour effectuer le parcours recherché. Il s'agit là également d'améliorer la compréhension entre les titres vendus sur la boutique en ligne Pass Pass et ceux uniquement vendus sur les boutiques des réseaux propriétaires. A noter que l'objectif est à terme de pouvoir, en un seul lieu, acheter l'ensemble des titres des réseaux de TC billétisés des Hauts-de-France et les charger sur sa carte Pass Pass ;
- Les **données temps réel** du réseau TADAO ont été livrées en Préproduction pour tests sur site web, application mobile et panneaux IV. Il s'agit là d'une première étape pour l'intégrer à la production en 2022. Vont également être intégrés en 2022/2023 les temps réels des réseaux Ilévia et ceux de l'Interurbain ;
- Les dernières **formations pour l'administration du site web** ont été dispensées par Conduent à Ticks durant l'année 2021. Cela va nous permettre de lancer les projets d'amélioration du contenu ainsi que de l'intégration de la mobilité solidaire sur l'année 2022 ;
- Un travail d'**amélioration des performances** a été fait par Conduent et recetté par HdFM afin d'améliorer le parcours usager et ainsi rendre le service attendu. Une veille sur le sujet est maintenue afin de pousser encore plus les performances et permettre une évolutivité des outils ;
- Procéder à un **enrichissement continu du référentiel mobilités Pass Pass**. Il s'agit là d'une des missions principales de notre exploitant Ticks qui travaille tout au long de l'année à enrichir, tenir à jour et améliorer le référentiel mobilités Pass Pass. Un travail d'automatisation des intégrations de lots de données a été entrepris afin de libérer du temps pour l'amélioration de l'utilisation des données ;
- La fonctionnalité des **produits à Origine/Destination** a été livrée en préproduction et est actuellement en Vérifications de Services Réguliers. Elle concerne uniquement les titres du TER, puisque ceux-ci sont calculés sur une base kilométrique, à la différence des réseaux urbains qui ont une tarification dite plate. La mise en œuvre de cette fonctionnalité nécessite

la communication par la SNCF de la matrice O/D. Travail en cours suite à un courrier envoyé par le Président de Hauts-de-France Mobilités à la direction générale du TER ; (cf. annexe 1).

- La gestion de l'**Open Data** est possible en préproduction et actuellement en Vérifications de Services Réguliers. Cette fonctionnalité est dépendante de la répartition des tâches proposée par la Région dans le cadre de la mise en application des prérogatives de la LOM.

Parallèlement au site web, **l'application mobile** a aussi été réceptionnée dans son périmètre complet. Ces nouvelles fonctionnalités disponibles pour les usagers marquent un tournant important pour le projet Centrale Pass Pass. Plus de détail (vous trouverez en **rouge** les fonctionnalités en question) ci-après :

- Un nouveau cap, et pas des moindres, a été franchi par la CPP avec l'ajout de la **boutique en ligne sur les applications mobiles Pass Pass IOS et Android**. Avec cette fonctionnalité, la Centrale se dote d'un outil indispensable pour atteindre sa cible d'un MaaS régional.
- Le **rechargement des cartes Pass Pass via NFC** (uniquement sur Android), à l'instar de la boutique en ligne, vient grandement améliorer les conditions d'achat de titres, sans avoir recours au lecteur de carte, comme c'est le cas depuis un PC.
- Actuellement livrée et testée en plateforme de préproduction, la fonctionnalité **lien Recherche d'Itinéraire vers la boutique en ligne** de l'application mobile remplit les mêmes objectifs que sur le site web. A savoir, permettre de fluidifier encore plus le parcours usager en lui permettant, depuis la recherche d'itinéraire, d'être redirigé vers la boutique en ligne avec des suggestions de titres à acheter pour effectuer le parcours recherché. Il s'agit là également d'améliorer la compréhension entre les titres vendus sur la boutique en ligne Pass Pass et ceux uniquement vendus sur les boutiques des réseaux propriétaires. A noter que l'objectif est à terme de pouvoir, en un seul lieu, acheter l'ensemble des titres des réseaux de TC billétisés des Hauts-de-France et les charger sur sa carte Pass Pass.

Comme énoncé en introduction, la Centrale Pass Pass a connu **de nombreuses évolutions** dans ses outils autres que ses médias durant l'année 2021. En effet, de nouveaux outils de la CPP, qu'ils soient physiques ou logiciels, à destination des usagers ou de nos membres, au service de l'information voyageur ou bien de l'interopérabilité billettique, nous ont été mis à disposition :

- Recetté en septembre 2021 et en attente de livraison en PFR (dans les semaines à venir) ainsi que de la mise en production du temps réel, ce nouvel outil pour l'information voyageur que représente les **panneaux d'information voyageur** nous offre de nouvelles perspectives d'accompagnement à la mobilité du quotidien pour des services publics autres que les réseaux de transports (mairies, pôles emplois, universités, etc).
- La mise à disposition d'un **widget Recherche d'Itinéraire**, recetté en décembre 2021, va nous permettre de répondre à une demande grandissante chez nos partenaires, existants ou futurs, de pouvoir disposer sur leurs sites web du calculateur d'itinéraire multimodal Pass Pass. Une nouvelle fois, il s'agit là de favoriser l'utilisation des TC en améliorant l'information voyageur.
- Recettés et présentés aux partenaires en novembre 2021, les **outils d'analyse de l'offre de mobilité**, actuellement en phase de correction des dernières anomalies, vont permettre à nos membres de pouvoir pousser encore plus loin leurs analyses grâce au référentiel Pass Pass et

ainsi offrir un service multimodal pertinent pour l'utilisateur. A noter également que ces outils d'analyse pourront à terme servir à d'autres services que ceux de la mobilité chez nos membres. Des formations sont en cours de préparation afin d'être dispensées aux partenaires sur l'année 2022.

- Une nouvelle étape vers l'atteinte de l'objectif principal de la CPP va être franchie en janvier 2022, offrir aux usagers, en tout point du territoire, un service d'accompagnement, de vente et de SAV complet (multiréseaux). En effet, le premier **TPV Pass Pass** ainsi que les premiers **flux Interbob** ont été mis en service avec TADAO en janvier 2022. Pour rappel, le TPV Pass Pass permet, en tout point du territoire, de créer sa carte, acheter des titres de tous les réseaux billettés des Hauts-de-France, les charger sur sa carte et bénéficier de services complets pour un usager. Les flux Interbob, quant à eux, sont le lien qui permet la communication des données usagers nécessaires à la réalisation des services SAV. L'objectif, après ce premier lancement, est de déployer l'ensemble des 30 TPV en agence commerciale chez nos membres et les 80 TPVS dans des lieux comme les Maisons France Services, CCAS ou siège d'EPCI.
- Dans la lancée des flux Interbob initiés avec le réseau TADAO, des travaux d'intégration des **flux Interbob** sont en cours avec les réseaux Artis, Ilévia, Transvilles ainsi que les réseaux Interurbains et le SMTCO.

Cette année 2021, riche en nouvelles fonctionnalités mises à notre disposition, oriente la CPP vers de nouvelles perspectives à horizon 2023. Cela devrait permettre au Syndicat d'embrasser au mieux sa nouvelle feuille de route et, de facto, ses nouvelles missions.

Pour cela, sont attendus d'ici 2022/2023 :

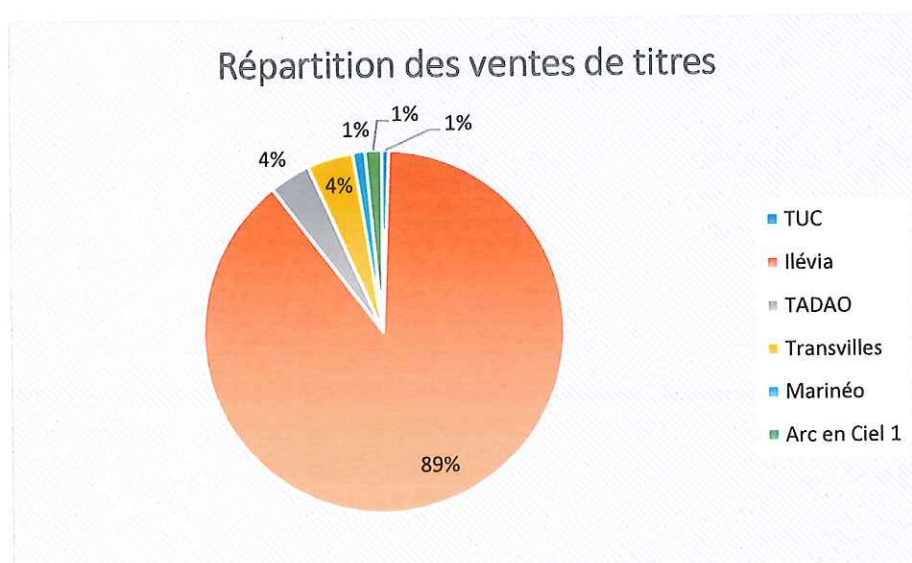
- Le déploiement des TPV/TPVS Pass Pass sur le territoire des Hauts de France ;
- La mise à disposition, pour nos partenaires, présents et futurs, des outils décrits plus haut et recettés en 2021 ;
- La certification RGS et la mise en conformité de la CPP sur les sujets RGPD ;
- Solder l'ensemble des anomalies résiduelles du projet CPP avant la sortie du marché de développement avec Conduent ;
- Le déploiement du temps réel routier ;
- L'intégration des flux Interbob pour les réseaux : TER, Ilévia, Artis et Transvilles.

## B. Le bilan d'exploitation de passpass.fr en fréquentation et en vente de titres

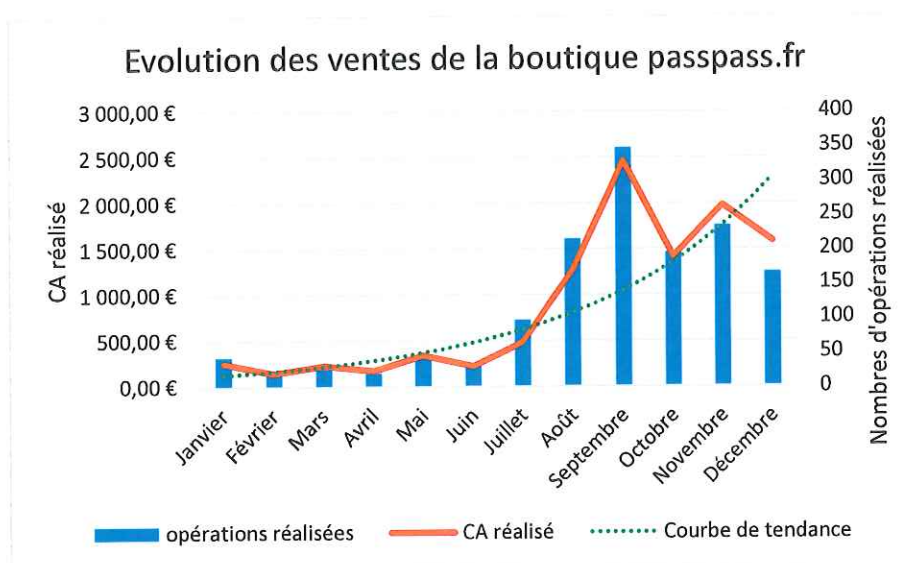
Pour rappel, la boutique en ligne fonctionne depuis décembre 2020. C'est la société Ticks qui est le prestataire du syndicat pour exploiter commercialement la Centrale Pass Pass et administrer le référentiel de données (l'ensemble des données horaires et tarifaires présentent sur le site). 2021 est donc la première année complète pour la boutique en ligne

Bilan boutique en ligne		
Synthèse		
Nombre de réseaux vendus	5+1 réseaux parmi lesquels : - Ilévia - TADAO - Transvilles - Marinéo - Arc en Ciel 1 - TUC (retiré de la boutique)	
Nombre de titres en vente	18 titres tout public commercialisés	
CA global / Opérations	10 517,60 €	1429
Détail des ventes		
Ventes de titres / Opérations	4 902,60 €	375
Ventes de cartes / Opérations	4 935,00 €	987
Ventes de produits annexes / Opérations	680,00 €	67
Service client		
Nombre de nouveaux inscrits	3347	
Nombre de réclamations	1707	

La répartition des ventes de titres par réseaux est la suivante :



Vous trouverez ci-après la courbe d'évolution des ventes sur la Centrale Pass Pass sur l'année 2021. Pour rappel, la boutique a été lancée en décembre 2020 sans communication aux usagers avant septembre 2021.



A la lecture du graphique, nous pouvons faire plusieurs observations :

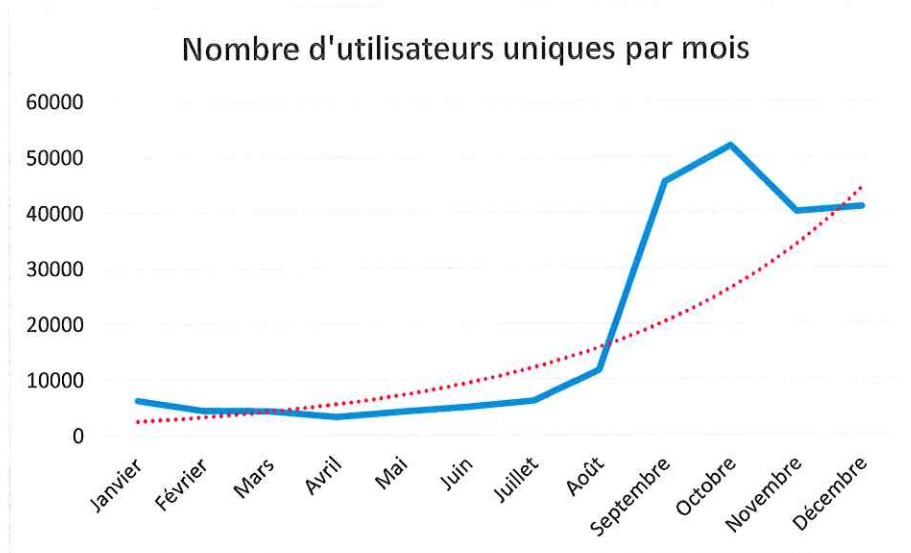
- Une augmentation significative du CA est à constater pour passer de 478.40€ de CA en juillet à 2454.20€ en septembre. Cette augmentation coïncide avec le lancement de la campagne de communication notoriété ainsi qu'avec la période de rentrée scolaire ;
- Justement, le pic de CA a été relevé en septembre grâce notamment à 260 cartes vendues sur cette période pour une moyenne de ventes mensuelle de 82 cartes ;
- Malgré l'effet rentrée, les effets positifs de la campagne de communication sont notables avec une moyenne de CA mensuel entre janvier et septembre étant de 387.66€ contre 1854,08€ pour les quatre derniers mois de l'année ;
- L'évolution du nombre d'opérations réalisées suit la même tendance que celle du CA réalisé ;
- Enfin, nous pouvons nous féliciter d'observer une courbe de tendance en hausse tout au long de l'année qui tend peut-être à se stabiliser sans nouvelle campagne de communication.

En ce qui concerne les évolutions de fréquentation sur passpass.fr en 2021, ci-après quelques chiffres clés :

	2021
Nombre d'utilisateurs	222857
Nombre de sessions	270435
Temps moyen par session (en min)	2,59
Nombre de pages moyen consultées par session	3,5
Taux de rebond moyen	42%
Nombre d'utilisateurs journaliers moyen	611



Afin de compléter cette analyse de passpass.fr, vous trouverez ci-après un graphique illustrant l'évolution de la fréquentation du site web tout au long de l'année :



A l'instar de la courbe d'évolution des ventes, celle du nombre d'utilisateurs a été favorablement impactée par l'effet rentrée ainsi que la campagne de notoriété. En effet, nous sommes passés d'une moyenne de 5605 usagers mensuel entre janvier et septembre à une moyenne de 44504 usagers mensuel pour les quatre derniers mois de l'année.

De manière générale et à la lecture des chiffres présentés ci-avant, nous pouvons constater un coefficient d'augmentation des chiffres de 4,8 pour les ventes et de 7,9 pour la fréquentation suite à la campagne de communication effectuée en septembre.

### C. Le volet contractuel

Sur le volet contractuel, l'année 2021 a été marquée par les prolongations successives des périodes de Vérification de Services Réguliers (nouvelle prolongation à venir pour début 2022) en raison de retards dans les livraisons et corrections attendues. Cela a pour impact de repousser l'entrée en phase de garantie.

Ces nouveaux retards dans les livraisons ont ouvert, pour HdFM, des droits à obtention de pénalités. Des négociations ont alors débuté entre Conduent et HdFM afin d'arrêter une proposition d'application de ces pénalités. En vertu du marché et des possibilités légales, des pénalités à hauteur de 881k € sont applicables à Conduent.

La proposition retenue est la suivante :

- **Réalisation de fonctionnalités complémentaires demandées par HdFM à hauteur de 286 k€ et portant sur le périmètre suivant :**

- Intégration de la partie évolution WS billettique (uniquement) pour permettre le rattachement de carte en autonomie par le client depuis son compte personnel Pass Pass via smartphone NFC ou lecteur de carte.
- Provisionnement d'une nouvelle interface pour Ilévia concernant InterBOB, basée sur la norme Interbob XSD 1.9 tel que décrit dans la spécification FR-EIS 1005 B.
- Provisionnement d'une nouvelle interface pour UBI concernant InterBOB.

Ces prestations sont mises en œuvre et maintenues par le Titulaire sans demande de rémunération complémentaire quelle que soit la temporalité de réalisation. La réalisation de l'interface InterBOB doit intégrer les éventuelles adaptations si nécessaire. En cas de non-réalisation de ces prestations avant la fin du marché, une moins-value sera appliquée.

- **Acceptation des demandes de financement de prestations supplémentaires de Conduent à hauteur de 256 k€ et portant sur le périmètre fonctionnel suivant :**

- Intégration InterBOB de deux Partenaires supplémentaires à ceux compris dans le forfait (TER, Ilévia, SIMOUV, Tadao) : la CUA et AeC. L'intégration s'appuie sur l'interface XSD1.9 telle que décrite dans la spécification FR-EIS 1005 B.

Ces prestations sont mises en œuvre et maintenues par le Titulaire sans demande de rémunération complémentaire quelle que soit la temporalité de réalisation. En cas de non-réalisation de ces prestations avant la fin du marché, une moins-value sera appliquée.

- **Réalisation de la fonctionnalité "Attestation de caisse" pour un montant de 93 k€ :**

Cette prestation est maintenue par le Titulaire sans demande de rémunération complémentaire.

- **Application de 180 k€ de pénalités de retard.**
- **66k€ d'abandon de pénalités par HdFM en contrepartie de six évolutions.**

L'année 2022 sera marquée par l'entrée dans une phase d'écriture des différents marchés de maintenance et d'hébergement pour anticiper la fin du marché Conduent, prévue le 03/05/2023.

Il sera donc question des marchés portant sur :

- La maintenance (et maintenance évolutive) des systèmes billettiques ;
- La maintenance évolutive des médias ;
- L'hébergement

## **2. L'accompagnement billettique des partenaires**

Au-delà du développement de ses outils permettant de rendre un service direct aux usagers, Hauts-de-France Mobilités a également pour mission d'accompagner les AOM (membres et futurs membres) dans leurs projets billettique. Il s'agit également de les accompagner tout au long de l'année sur les

sujets d'interopérabilité et de mobilité de manière générale. Les projets billettiques accompagnés en 2021 sont les suivants :

- Accompagnement de la Communauté Urbaine d'Arras dans la mise en œuvre de son projet billettique depuis avril 2021.
- Accompagnement de la Communauté d'Agglomération du Pays de Laon bien que non membre d'HDFM, nous avons répondu favorablement à la demande de cette Autorité Organisatrice) dans la mise en œuvre de son projet d'interopérabilité visant l'acceptation des cartes Pass Pass sur son territoire depuis mars 2021.
- Accompagnement du SMTCO dans son projet billettique SISMO 2 visant l'interopérabilité billettique avec la Centrale Pass Pass depuis janvier 2021.
- Accompagnement du Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre dans l'écriture des besoins de son projet billettique depuis septembre 2021.
- Accompagnement de la Communauté d'Agglomération de Cambrai dans la mise en œuvre de son projet billettique depuis avril 2021.
- Accompagnement de la branche DTSI de la Région dans le projet de convergence entre systèmes carte centric et cloud centric depuis janvier 2021.
- Accompagnement de la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois dans l'écriture des besoins de son projet billettique depuis décembre 2020.

L'accompagnement des partenaires tout au long de l'année s'est traduit par :

- La tenue de GTBIV (Groupe de Travail Billettique et Information Voyageur) tous les mois et dans la continuité des années précédentes.
- L'organisation de deux sessions de formation billettique, dispensées par Setec à des partenaires sélectionnés (SMTUC, CA2BM et SIMOUV) afin de les accompagner dans leurs projets billettique ou de renouvellement de DSP. A noter que 2022 sera marqué par la mise en place de sessions de formation ouvertes à tous les nouveaux entrants chez nos membres dans le but de les accompagner dans leur acculturation à l'interopérabilité billettique des Hauts de France.
- L'organisation de rencontres en deux à deux afin de poursuivre l'accompagnement de nos membres dans leurs projets billettiques, des rencontres en deux à deux, plus personnalisées, ont été effectuées et vont se poursuivre en 2022.
- La tenue de campagnes de tests billettiques en PFR dont le bilan complet est disponible en annexe 2.

La première illustration des nouvelles possibilités d'accompagnement offertes au Syndicat par ces nouveaux outils a pris forme en 2021 avec la mise en place d'une expérimentation avec le Département du Nord.

Cette expérimentation visait à la mise à disposition d'équipements dans les Maisons France services du Département permettant de délivrer des titres de transports pour les réseaux billettisés Pass Pass . L'expérimentation a été menée sur le site du Bus France Service des Hauts de Flandres.

Afin de mener à bien ce projet ayant pour vocation d'offrir un service public complet aux populations rurales, Hauts-de-France Mobilités a mis un lecteur de cartes ainsi que les moyens associés à disposition des agents du bus bleu, notamment une formation auprès des personnels présents pour

l'utilisation de l'équipement. Cette formation permet d'assurer une bonne utilisation du matériel, un accompagnement à l'utilisation des outils d'aide à la mobilité et plus globalement, de proposer un accompagnement personnalisé à chacun des usagers. Les agents du Bus ont également été formés par les agents du réseau Arc en Ciel 1 afin de parfaire leur connaissance du territoire sur le volet mobilité et ainsi rendre un service toujours plus pertinent aux usagers.

Cette expérimentation est la première étape d'une collaboration qui ambitionne d'équiper, à terme, l'ensemble des Maisons France Service en TPVS Pass Pass. Dans cette optique, la prochaine avancée passe par l'équipement en lecteur de la Maison France Service de Hondschoot.

### 3. Le covoiturage redémarre

Si le covoiturage reste une alternative séduisante, surtout en période d'augmentation des prix du carburant, le contexte pandémique a encore compliqué en 2021, le passage à l'acte pour partager des véhicules encore plus vides de passagers qu'avant 2020. Avec Mobicoop, l'exploitant de notre plateforme [passpasscovoiturage.fr](https://passpasscovoiturage.fr), HDFM a fait le choix du volontarisme et du temps long. 6 nouvelles communautés mises ont d'ailleurs été mise en ligne en 2021 soit un total de 50 communautés :

- APE Lycée Hôtelier du Touquet
- CPAM de l'Artois
- Assurance Maladie Lille Douai
- Covoiturage sur le Douaisis et l'Ostrevent (SMTD)
- CHU Amiens Picardie
- Décathlon Logistique Rouvignies

19 animations réalisées malgré un contexte sanitaire en dents de scie, dont 15 animations auprès de nos communautés, notamment une première animation avec la communauté de communes du Pays de Lumbres.

Fin de l'expérimentation Pass Pass PEVMEL.

2 webinaires destinés à nos référents de communautés : *Présentation des nouveautés du service Pass Pass Covoiturage, et Incitations aux changements de comportement*

8889 inscrits à ce jour, soit environ 1000 de plus que l'année dernière.

Campagne de communication en juin-juillet sur les réseaux sociaux  
Affichage sur les panneaux de signalisation des autoroutes (DIR) en décembre

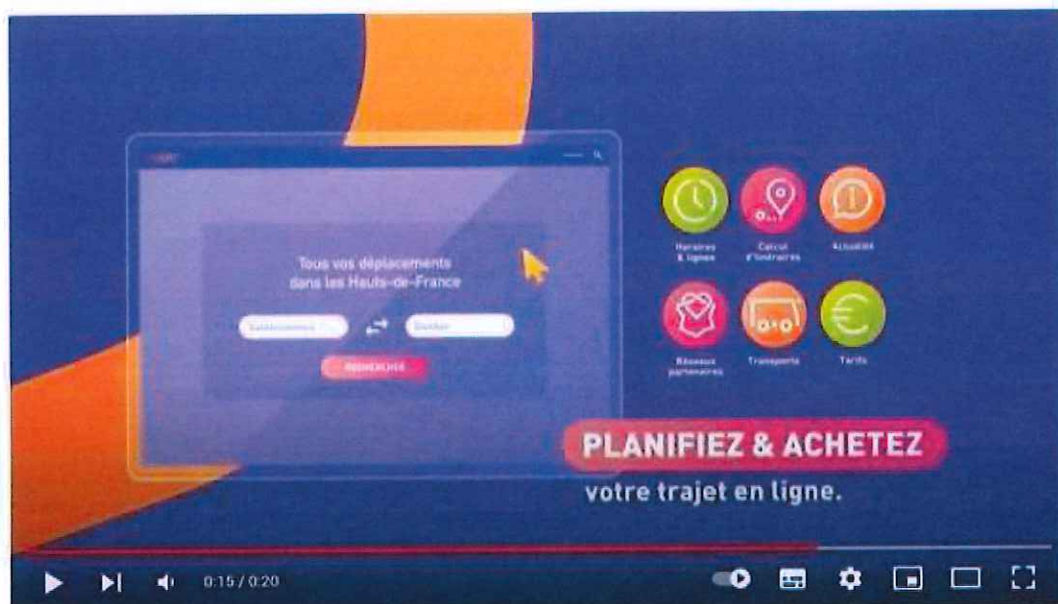
Côté fonctionnalités, l'évaluation des covoitureurs a évolué et est intégrée dans le service, tout comme le porte-monnaie numérique. La preuve de covoiturage est également téléchargeable pour tout inscrit souhaitant justifier ses trajets auprès de son employeur afin de bénéficier du forfait mobilité durable. Pour 2022 la plate-forme intégrera un système de ludification, incitant les inscrits à remplir leur profil, proposer un trajet ou valider.

Nous avons commandé en fin d'année à notre prestataire la fonctionnalité « covoiturage solidaire » afin de permettre aux territoires et associations de disposer de cette offre supplémentaire en 2022

#### 4. Une communication soutenue

Nos outils numériques ont bénéficié en 2021 d'importantes campagnes de communication. Pour passpass.fr il s'agissait à la fois d'accompagner le retour des usagers vers les transports collectifs, mais aussi d'asseoir la notoriété de notre portail en rappelant sa dimension régionale et l'exhaustivité des offres de mobilité qu'il contient.

C'est ainsi que nous avons lancé en septembre/octobre 2021 une importante campagne numérique via les plateformes facebook, youtube, instagram, google aboutissant à 1,4 millions de vues. Les effets sur la fréquentation du site ont été immédiats. Nous enregistrons 600 vues par jour sur passpass.fr avant le démarrage de la campagne, pour passer à 1400 utilisateurs début septembre, puis 2700 fin octobre. Après la campagne nous conservons une moyenne de 2000 utilisateurs par jour, ce qui démontre les effets pérennes de notre campagne de communication.



Les fonctionnalités de passpass.fr

1412071 vues • 7 sept 2021

👍 1 🗨️ 0 ➦ PARTAGER ➦ ENRÉGISTRER ...

*Capture d'écran, de la vidéo diffusée sur les réseaux sociaux*





*Le partenariat avec la DIR est toujours efficace...et gratuit pour promouvoir [passpasscovoiturage.fr](https://passpasscovoiturage.fr)*

Les dépenses totales en matière de communication pour l'année 2021, représentent un montant de 110 000 euros dont plus de 70% fut consacré à l'achat d'espaces. Cet effort devra être amplifié l'an prochain pour accroître la notoriété de nos plateformes et sur [passpass.fr](https://passpass.fr) mieux faire connaître le fonctionnement de la boutique en ligne.

## 5. 2022, un exercice budgétaire charnière

L'exercice 2021 fut le dernier exercice en répliation des exercices précédents, tant dans le registre de ses dépenses que dans le volume de ses recettes.

En effet, 2022 constituera un exercice charnière, qui verra croître progressivement les volumes de dépenses de fonctionnement, essentiellement liés à la Centrale Pass Pass et d'autre part, mais de façon bien plus modeste, celles liées à l'accompagnement des nouveaux EPCI adhérents.

### En termes de dépenses :

Les dépenses 2021 du syndicat en fonctionnement ont représenté un total de 2 153 543€ de dépenses réelles réparties ainsi (avant le pointage du Compte Administratif) :

- 266 252€ pour le fonctionnement du syndicat
- 57 384€ pour les intérêts bancaires des 2 prêts
- 749 247€ pour les RH (base 11 agents)
- 342 000€ pour le covoiturage (242 000€ pour l'Exploitation et l'animation et 100 000€ de Communication)
- 251 514€ pour l'interopérabilité Billettique (Coûts de l'AMO 214 464€ et loyer des locaux d'Armentières 37 050€)
- 544 530€ d'exploitation de Passpass.fr (Prestataire exploitant, AMO, communication, cartographie cyclable) [94 530€ Amo+250 000€ ticks+150 000€ Com+50 000€ Adv]

A ces postes s'ajoutent 679 771,21€ d'amortissement soit un total de 3 258 703€. L'ensemble reste progressif au regard des dépenses de l'exercice précédent (1 772 851€ de dépenses réelles) mais les progressions sur le poste d'exploitation de Passpass et sur les amortissements sont déjà notables.

L'exercice prévisionnel 2022 sera donc un exercice charnière sur l'accroissement des dépenses réelles, estimées à 2 471 893€, soit une progression répartie essentiellement sur l'exploitation de la Centrale Passpass (+ 220 000€ dont les 1ers déploiements des TPV/TPVS), sur l'accompagnement AMO des nouveaux EPCI (+ 50 000€) ainsi que sur le volume RH lié aux nouveaux recrutements pointés par la Feuille de route (+ 50 000€ en 2022).

Enfin les amortissements en dépense d'ordre augmentent à 788 669€ (+ 110 000€), avant d'atteindre 1M€ en 2023.

Ces augmentations consistent donc une étape vers l'exercice 2023, dont l'ensemble des postes essentiels connaîtra une progression notable.



**En termes de recette :**

A statuts constants, 2022 consistera en une 1<sup>ère</sup> chute du résultat de fonctionnement, qui sera positif de 552 000€ du fait de la perception de 2 recettes uniques et extraordinaires pour un montant de 514 000€. En effet, la mise en œuvre d'un protocole d'accord envers l'industriel Conduent à aboutit à un versement de 180 000€ de pénalités, tandis que la MSA (Mutualité Sociale Agricole) effectuait un rappel de Versement Mobilité Additionnel de 372 000€, solde de 3 exercices antérieurs.

Les amortissements aux subventions sont croissants, de 209 000€ en 2021 à 280 054,05€ en 2022, puis stabilisés à 328 658,56€ dès 2024, ils concourent à un solde positif de l'exercice mais ne peuvent constituer une équation pérenne.

La contribution statutaire de nos membres est stable, estimée à 755 000€, montant qui ne couvre pas cependant les dépenses réelles du Syndicat.

A taux et périmètre égal, le Versement Mobilité Additionnel est estimé peu ou prou identique en 2022 (1 306 000€). L'impact éventuel des nouveaux statuts ne sera effectif qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023. En effet, la mise en œuvre de la perception du Versement Mobilité par l'Acoss nécessite un délai d'information et d'anticipation, et ne peut être mis en place que le 1<sup>er</sup> janvier ou le 1<sup>er</sup> juillet d'une année N.

La section investissement ne constitue pas de difficultés particulières grâce notamment aux résultats cumulés et aux subventions Feder perçues en N+2, par ailleurs les dépenses de cette section sont amenées à diminuer avec la fin du marché Conduent en 2023.

L'exercice 2022 va donc constituer un cap de transition entre l'accroissement progressif des dépenses d'exploitations (les TPV), l'arrivée des nouveaux EPCI et leurs besoins en termes d'accompagnement, et la fin programmée du marché Conduent qui imputera les dépenses d'hébergement et de maintenance sur la section fonctionnement du Syndicat dès la fin 2022.

**Pour l'exercice 2022, nous préconisons le maintien du taux de VTA à 0,10%. L'analyse de la problématique budgétaire pluriannuelle 2022/2027 se trouve en annexe 3 du ROB, dans la partie « feuille de route »**

## 6. Le point sur les ressources Humaines

Constitué de 5 personnes en 2014, l'équipe du Syndicat s'est peu à peu étoffée, pour atteindre 13 équivalents temps plein en 2020. Le départ de 2 personnes fin 2020 et la montée en charge des missions du Syndicat, notamment sur Passpass.fr, ont constitué une opportunité de remise à niveau des moyens humains. Un nouvel organigramme a ainsi été soumis au vote en juin 2021, qui a abouti à la création de 2 pôles, l'un relatif à la démarche Passpass (interopérabilité Billettique et Centrale Passpass) l'autre relatif à l'animation du territoire, c'est ce pôle qui pourvoira à l'accompagnement des EPCI notamment par le recrutement de 2 ETP courant 2022. Un 3ème ETP viendra renforcer le pôle Passpass, pour prendre en charge les missions de déploiement des Terminaux points de vente et renforcer les partenariats de la communauté passpass.

Par ailleurs il est proposé d'accueillir un alternant en apprentissage sur la gestion des tests Billettiques de la Plateforme Régionale de Tests, afin que l'expertise de HDFM en la matière, utile à tous les réseaux équipés passpass et reconnue par tous les exploitants puisse être partagée et transmise, celle-ci reposant essentiellement sur un seul agent à ce jour.

Le volume financier des dépenses RH progresse peu en 2022, soit 805 000€ en lieu de 749 000€ en 2021 pour 11 postes (+ 50 000€), car les 3 recrutements seront étalés sur 2022 voire 2023. L'impact sur La masse salariale est nettement plus marqué à partir de 2023, pour atteindre une estimation à 962 000€, les 3 ETP recrutés déroulant une année pleine.

Sur 11 postes occupés en 2021, 5 le sont par des agents titulaires fonctionnaires, et 6 par des agents contractuels de droit publics dont un CDI. Il est à noter la position de détachement d'un agent fonctionnaire, position qui devrait normalement se conclure par une mutation externe au 1<sup>er</sup> mars 2022. Par ailleurs, un des agents contractuels sur le poste de chargé de communication n'a pas vu son CDD renouvelé, les missions exercées n'occupant pas un poste plein il a été estimé opportun de l'externaliser (Animation des réseaux sociaux). Enfin, un autre agent contractuel, technicien dans le pôle Passpass a été titularisé au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

En termes de parité, l'équipe est constituée de 4 femmes et de 7 hommes, toutes sur des postes relevant de la filière administrative. Sur 7 hommes 5 relèvent de la filière technique. L'équipe de direction est constituée d'un homme et d'une femme.

En termes d'orientation stratégique, une réflexion a donc été menée courant 2021 sur l'organisation interne des ressources telles que présentées dans la feuille de route. C'est cette réflexion et l'adhésion des nombreux EPCI nouvelles AOM qui ont abouti aux 3 futurs recrutements proposés.

Aucun avantage en nature n'a été accordé aux agents du Syndicat ni en 2021 ni sur les exercices précédents et ceci n'est pas prévu. Les agents bénéficient de tickets restaurant d'un montant de 7.50€ avec une prise en charge de 4€ par l'employeur. Seuls 2 agents amenés à beaucoup se déplacer sont équipés de téléphone portable, professionnels, le reste du personnel travaillant avec son portable personnel en attendant de pouvoir être équipé de l'appel par IP via la fibre, ce chantier est en cours et subit les délais du prestataire (Orange).

Depuis la création du Syndicat en 2009, les agents du syndicat effectuent la durée horaire légale de 1607 heures annuelles et sont donc en conformité avec la loi. Enfin, aucune heure supplémentaire ni NBI ne sont versés en direct aux agents du syndicat qui sont tous désormais soumis au RIFSEEP, à compter de 2022 pour les derniers corps restants.

## 7. Les informations relatives à la dette

Conformément à l'article D2312-3 du CGCT qui précise à son alinéa 3 le besoin d'information relatives à la structure et la gestion de l'encours de dette contractée et les perspectives pour le projet de budget du prochain exercice, les données relatives à la dette sont les suivantes.

Le syndicat a souscrit 2 prêts bancaires en 2015 et 2016 afin de faire face à l'attente des versements du Feder qui permettait de financer à 50% les dépenses d'investissement du marché de la centrale PassPass.

Le 1<sup>er</sup> prêt souscrit au 28 novembre 2016 auprès de la Caisse d'Epargne, pour un montant de 3 880 000€ au taux fixe de 0.95% est constitué de 15 annuités de remboursement avec un lissage du capital amorti chaque année, à échéance annuelle constante de 258 666.67€. Le montant des intérêts annuels du prêt diminue d'année en année et sera de 27 030.67€ en 2022. Le montant des intérêts du prêt se monte à 300 767.13€, au total le montant du prêt est donc de 4 188 527.13€. Au 1<sup>er</sup> janvier 2022 le Syndicat a déjà remboursé 1 293 33.35€, il reste à rembourser 2 586 666.65€ au titre du capital restant dû soit 9 annuités jusqu'au 1<sup>er</sup> Mai 2032.

Le second prêt souscrit auprès de la Banque Postale le 18 mai 2018 pour un montant de 2 500 824€ au taux fixe de 1.38%, est également constitué de 15 annuités de remboursements, avec un lissage de l'échéance trimestrielle de 41 680.40€ soit 166 721.60€ par an. Les intérêts versés en 2022 seront de 24 595.93€, le montant total des intérêts du prêt se monte à 264 395.44€, soit un montant total de prêt de 2 765 219.44€. Au 1<sup>er</sup> janvier 2022 le Syndicat a déjà remboursé 583 525.60€, le capital restant dû est de 1 917 298.40€, il reste 11 annuités jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2033.

Le tableau de projection financière du rob reprend ces éléments et fait apparaître le remboursement des intérêts des prêts en dépense de de fonctionnement, et le virement opéré en section d'investissement depuis la section de fonctionnement au titre du remboursement du capital de la dette.

# **ANNEXES**

**Annexe 1 : Courrier du Président de HDFM au Directeur de la DG TER  
relatif à la vente des titres TER sur passpass.fr**

**Annexe 2 : Rapport annuel des campagnes de tests en matière de  
billettique interopérable**

**Annexe 3 : La feuille de route 2022/2026**

**Annexe 4 : Projection Financière**

## Annexe 1 :

### **Courrier du Président de HDFM au Directeur de la DG TER relatif à la vente des titres TER sur passpass.fr**



**Le Président  
Franck DHERSIN**

**Monsieur Jean-Aimé MOUGENOT  
Directeur Délégué TER**  
34 Rue du Commandant René Mouchotte  
75014 PARIS

Lille, le 30 Novembre 2021

#### **Objet : distribution des gammes TER Hauts-de-France sur la Centrale Pass Pass**

Monsieur le Directeur Délégué,

Le Syndicat Mixte Hauts de France Mobilités, conformément à ses compétences en matière d'information voyageurs et de billetterie interopérable est Maître d'Ouvrage de la Centrale Pass Pass. Depuis 2018, cette plateforme numérique (site web et application mobile) restitue les données horaires et tarifaires de l'ensemble des réseaux de transports collectifs de la Région Hauts-de-France. Passpass.fr s'est aussi doté depuis décembre 2020, d'une boutique en ligne qui vend les gammes tarifaires de nos réseaux urbains.

En délivrant une information exhaustive et en permettant la vente de titres, la Centrale Pass Pass assure son rôle d'assistant personnel de mobilité sur le périmètre régional. La Centrale Pass Pass, ne se substitue pas aux outils d'information voyageur et de distribution de nos autorités organisatrices de la Communauté billettique Pass Pass, elle est un canal commun complémentaire aussi bien pour l'information que pour la vente de titres via des outils mutualisés.

A ce jour, nous ne disposons pas de la matrice origines/destinations du TER Hauts-de-France (comprenant pour l'ensemble des O/D, le kilométrage et le prix), nous permettant de renseigner une estimation tarifaire sur l'ensemble des requêtes qui concernent le TER, ni de pouvoir distribuer des titres au bon prix et avec l'encodage des bonnes O/D. Depuis 2017, le TER a fourni un extrait de cette matrice sur 300 O/D uniquement à des fins d'information voyageur. Nous savons que cette matrice O/D est fournie dans son ensemble (et actualisée) par le TER sur d'autres régions et que c'est un outil que vous avez d'ores et déjà en votre possession.

Par ailleurs, nous avons besoin des dernières instanciations de l'ensemble des produits TER afin de s'assurer du bon paramétrage des titres TER dans la Centrale Pass Pass. En effet, le paramétrage de l'ensemble des gammes tarifaires des Partenaires Pass Pass est un prérequis pour atteindre la cible de service Pass Pass, notamment pour réaliser des opérations de distribution (vente et SAV) depuis les outils mutualisés Pass Pass.

Je compte donc sur la Direction Générale du TER, pour nous transmettre l'ensemble des éléments précités afin d'initier la vente des produits TER sur la Centrale Pass Pass et ainsi promouvoir l'offre de la SCNF et offrir à l'utilisateur un trajet intermodal renseigné.

Eric QUIQUET, Directeur Général de Hauts-de-France Mobilités est à votre disposition pour toutes questions complémentaires.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de mes sentiments les plus cordiaux.

**Franck DHERSIN**  
**Président de Hauts-de-France Mobilités**

## Annexe 2 :

Rapport annuel des campagnes de tests en matière de billettique interopérable

# Rapport d'activités GPFR 2021

## HISTORIQUE DES VERSIONS

---

Version	Date	Etablie par	Description modification
1.0	09/02/2021	T. Bailleul	Initiation du document

## DIFFUSION

---

	Prénom Nom	Email
Hauts-de-France Mobilités	Eric Quiquet	<a href="mailto:eric.quiquet@smirtnpdc">eric.quiquet@smirtnpdc</a>
Hauts-de-France Mobilités	Marie-Celine Huguenin	<a href="mailto:marie-celine.huguenin@smirtnpdc.fr">marie-celine.huguenin@smirtnpdc.fr</a>
Hauts-de-France Mobilités	Aurélien Gauthier	<a href="mailto:a.gauthier@hdfmobilités.fr">a.gauthier@hdfmobilités.fr</a>

# SOMMAIRE

---

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>25</b>
<b>2.</b>	<b>INSTALLATIONS EN PFR .....</b>	<b>25</b>
	2.1 Equipements installés en 2021 en PFR.....	25
	2.2 Equipements réparés en 2021 en PFR .....	25
	2.3 Installations à venir .....	25
	2.3.1 Tadao.....	25
	2.3.2 Artis & SMTCO.....	25
	2.3.3 Centrale Pass Pass .....	25
<b>3.</b>	<b>LES CAMPAGNES REALISEES EN 2021.....</b>	<b>25</b>
	3.1 Campagne C36P9 : TPV Pass Pass (tests de distribution de titres ilévia, Transvilles et AEC)..	26
	3.2 Campagne C46P1 : Migration windows10 du TPV ilévia .....	26
	3.3 Campagne C44P3 à C44P7 : suite de la qualification des échanges interbob Tadao.....	26
	3.4 Campagne C45P1 : billettique centrique Ubi DTSI 62-02-80.....	26
	3.5 Campagne C43P3 : qualification du lecteur externe pour les services digitaux.....	26
	3.6 Campagne C36P10 : TPV Pass Pass (tests de distribution des titres scolaires ilévia, Transvilles, Marinéo et AEC) .....	26
	3.7 Campagne C47P1 : application mobile Pass Pass .....	26
	3.8 Campagne C45P2&3 : billettique centrique Ubi DTSI 62-02-80.....	26
	3.9 Campagne C48P1 : Migration windows10 du DAT ilévia .....	26
	3.10 Campagne C49P1 : Titre Mon Abo TER 10 trajets .....	26
	3.11 Campagne C9P2 : Billettique Ubi Capso.....	26
	3.12 Campagne C50P1 : Billettique Actoll TUC .....	26
	3.13 Campagne C9P3 : Billettique Ubi Capso.....	27
	3.14 Campagne C44P7&8 : Préparation initialisation Interbob Tadao .....	27
	3.15 Campagne C51P1 : VPC Marinéo.....	27
	3.16 Campagne C52P1 : Qualification de la nouvelle carte Celego G2.....	27
	3.17 Campagne C41P5 : Qualification de la nouvelle carte Celego G1 Artis .....	27
<b>4.</b>	<b>LES ANOMALIES IDENTIFIEES EN 2021 .....</b>	<b>27</b>
	4.1 Anomalies décelées en 2021.....	27
	4.2 Anomalies corrigées en 2021 .....	28
<b>5.</b>	<b>AUTRES MISSIONS .....</b>	<b>28</b>
	5.1 Accompagnement des AO et des exploitants.....	28
	5.1.1 Accompagnement dans la mise en place de leur interopérabilité billettique ...	28
	5.1.2 Coordination et animation des GT BIV .....	28
	5.1.3 Participation de la mise à jour du Refoco .....	29
	5.2 Accompagnement à la livraison de la phase 2 de la Centrale.....	29
	5.2.1 Tests en PFR (y compris tests Interbob) .....	29
	5.2.2 Accompagnement à la mise en œuvre de la vente en ligne.....	29



5.2.3 Participations aux réunions .....	29
5.3 Rédaction d'une note à destination des nouveaux élus .....	29
5.4 Formation d'un 3 <sup>ème</sup> testeur à la PFR .....	29

## 1. Introduction

Ce document a été rédigé par le GPFR afin d'effectuer un focus sur l'activité de la PFR, en retraçant les campagnes de tests réalisées en 2021.

## 2. installations en PFR

### 2.1 Equipements installés en 2021 en PFR

---

Les équipements de la DTSI-80 ont été reçus en PFR en juillet (pupitre/valideur et PDC). Une auto-formation de l'équipe GPFR à l'utilisation de ces équipements a été réalisée début 2021.

LE TPV Actoll pour la CAC a été installé en juillet avec une formation et une documentation permettant de l'utiliser.

L'imprimante de perso des cartes de la CAPSO a été installée suite au passage en environnement de test de DTSI 62-80-02.

### 2.2 Equipements réparés en 2021 en PFR

---

Déblocage du TPV et du pupitre Tadao.

Le DBR et le PP du TER ont été remis en service. Le DBR est retombé ensuite en panne. La liaison du DAT Tadao a été remise en service.

Réparation du DAT Transvilles (remplacement de l'onduleur interne). Déblocage du TPV Transvilles.

### 2.3 Installations à venir

---

#### 2.3.1 Tadao

Livraison prévue en 2022 du nouveau PDC « Pax A920 ».

#### 2.3.2 Artis & SMTCO

L'installation des nouveaux équipements Artis est prévue en 2022, ceux du SMTCO en 2023.

#### 2.3.3 Centrale Pass Pass

L'installation du panneau IV et d'un bobineau de BSC est prévue en 2022.

## 3. Les campagnes réalisées en 2021

Les campagnes P1 sont des « phases une » et les P2 et suivantes sont des « phases correctives », suites parfois nécessaires aux « phases une ».

### 3.1 Campagne C36P9 : TPV Pass Pass (tests de distribution de titres ilévia, Transvilles et AEC)

Cette campagne est une campagne corrective de titres qui étaient ko lors des précédentes phases. Le pass journée ilévia a bien été corrigé. Les pass soirée, congrès et accès centre-ville sont ok mais présentent une anomalie dans leur cycle de vie, par un effacement intempestif d'une pile entamée. Les carnets ilévia MWR sont bien corrigés, de même que le TU et le 10 TU AEC, ainsi que le Transval et le Transval 2 de Transvilles.

### 3.2 Campagne C46P1 : Migration windows10 du TPV ilévia

Cette campagne a testé le respect de l'interopérabilité au sein de la communauté PassPass du TPV ilévia après son passage de windows XP à Windows 10. Aucune anomalie n'a été décelée.

### 3.3 Campagne C44P3 à C44P7 : suite de la qualification des échanges interbob Tadao

Les différents flux sont testés, puis les corrections nécessaires sont demandées soit à Conduent, soit à AEP selon l'industriel qui doit effectuer la correction.

### 3.4 Campagne C45P1 : billettique centrique Ubi DTSI 62-02-80

Début de qualification de ce 1<sup>er</sup> système centrique Pass Pass.

### 3.5 Campagne C43P3 : qualification du lecteur externe pour les services digitaux

Souci sur les cartes pleines et les cartes en liste noire qui ne sont pas invalidées.

### 3.6 Campagne C36P10 : TPV Pass Pass (tests de distribution des titres scolaires ilévia, Transvilles, Marinéo et AEC)

Fonctionnel ok mais impossibilité de charger les scolaires Marinéo et ilévia sur les cartes de ces 2 réseaux.

### 3.7 Campagne C47P1 : application mobile Pass Pass

Conformément à ce qui est attendu, seules les cartes « NFC » peuvent être chargées via cette application mobile. Souci de non invalidation des cartes en liste noire, impossible de charger des cartes sans contrat et des cartes non émises par la Centrale.

### 3.8 Campagne C45P2&3 : billettique centrique Ubi DTSI 62-02-80

Permissivité du système trop importante avec des cartes périmées, non pass pass, invalidées, pas de contrôle de la date de naissance. Personnalisations de cartes Pass Pass.

### 3.9 Campagne C48P1 : Migration windows10 du DAT ilévia

Cette campagne a testé le respect de l'interopérabilité au sein de la communauté PassPass du DAT ilévia après son passage de windows XP à Windows 10. Aucune anomalie n'a été décelée.

### 3.10 Campagne C49P1 : Titre Mon Abo TER 10 trajets

Une seule anomalie mais non reproductible. Le support en lui-même semble donc être en cause.

### 3.11 Campagne C9P2 : Billettique Ubi Capso

Cette campagne a qualifié le support choisi « CSC\_17 ». La même trop grande permissivité des cartes est constatée que pour l'autre billettique Ubi (DTSI 62-02-80).

### 3.12 Campagne C50P1 : Billettique Actoll TUC

Cette campagne a permis de qualifier la carte CSC\_17 et de vérifier l'appairage possible de tous les types de cartes... La même trop grande permissivité que pour les systèmes Ubi est constatée.

### 3.13 Campagne C9P3 : Billettique Ubi Capso

Cette campagne a permis de tester l'utilisation possible de tous les types de cartes partenaires sur le réseau Movéo ainsi que la personnalisation des cartes Movéo. La même trop grande permissivité de ces appareillages que pour les systèmes Ubi a été constatée.

### 3.14 Campagne C44P7&8 : Préparation initialisation Interbob Tadao

Cette campagne a permis de tester le processus d'initialisation de la Centrale avec les données cartes et clients Tadao. Elle a débouché sur l'initialisation en production de la Centrale, puis ensuite sur la mise en service progressive des flux Interbob Tadao et sur la mise en service du 1<sup>er</sup> TPV Pass Pass chez un partenaire le 13/1/2022.

### 3.15 Campagne C51P1 : VPC Marinéo

Cette campagne a permis de tester la correction du souci de non acquittement des télé-distributions de ce réseau.

### 3.16 Campagne C52P1 : Qualification de la nouvelle carte Celego G2

Cette campagne a permis de tester que la Celego G2 est traitée par les équipements comme la G1. Cette carte qui doit remplacer la G1 peut donc devenir le nouveau standard Pass Pass.

### 3.17 Campagne C41P5 : Qualification de la nouvelle carte Celego G1 Artis

Cette campagne a permis de détecter l'erreur de carte envoyée par Thalès (carte disqualifiée en C41P3).

## 4. les anomalies identifiées en 2021

### 4.1 Anomalies décelées en 2021

Les anomalies apparues en 2021 sont les suivantes :

Identifiant	Impact	Reproductibilité	Partenaires concernés	Date Anomalie	Equipements concernés	Campagne
688	majeur	Toujours	Ilévia, HDFM	14/01/2021	MGS	C36P9
689	mineur	Toujours	DTSI 62/02/80, TUC, Movéo	29/04/2021	TPV, valideur	C45P2
690	majeur	Toujours	DTSI 62/02/80, Movéo	27/04/2021	TPV, valideur	C45P2
691	critique	Jamais	TER	04/06/2021	TPV	C49P1
692	majeur	Toujours	DTSI 62/02/80, TUC, Movéo	20/07/2021	TPV, valideur	C45P2
693	mineur	Toujours	DTSI 62/02/80, TUC, Movéo	21/07/2021	TPV	C45P2
694	majeur	Toujours	DTSI 62/02/80, TUC	21/07/2021	TPV	C45P2
695	mineur	Toujours	DTSI 62/02/80, TUC	22/07/2021	TPV	C45P2
697	Majeur	Toujours	Marinéo	06/10/2021	Liste verte	C51P1
698	Majeur	Toujours	AEC	06/12/2021	TPVG	C52P1

Pour le détail des anomalies, se reporter au bilan de la campagne correspondante.

## 4.2 Anomalies corrigées en 2021

---

Les anomalies soldées en 2021 sont les suivantes :

Identifiant	Impact	Reproductibilité	Partenaires concernés	Date Anomalie	Equipements concernés	Campagne
682	majeur	Toujours	ilévia	14/10/2019	MGS	C36P9
685	majeur	Toujours	AEC, Tadao, Marinéo	05/11/2019	MGS	C36P10
555	majeur	Toujours	Transvilles	05/10/2018	valideur	C36P10
512	majeur	Toujours	Ilévia, Marinéo	28/6/2018	MGS	C36P10
662	majeur	toujours	ilévia	28/6/2019	MGS	C36P10
389	critique	toujours	Imag'in	01/08/2017	valideur	C47P1
661	Majeur	Toujours	Ilévia	28/6/2019	MGS	C36P10
663	Majeur	Toujours	Ilévia	28/6/2019	MGS	C36P9
667	Majeur	Toujours	Tadao	28/6/2019	valideur	C45P2
134	Critique	Toujours	Imag'in	01/08/2017	Tous équip	C45P2
605	Majeur	Toujours	Ilévia, TER	22/01/2019	Valideur G2	C45P2
565	Majeur	Toujours	Imag'in	26/10/2018	Valideur	C45P2
390	Majeur	Toujours	Imag'in	01/08/2017	Valideur	C45P2
137	Critique	Toujours	TUC	13/05/2015	TPV	C50P1
135	Critique	Toujours	TUC	13/05/2015	TPV	C50P1
104	Mineur	Toujours	TUC	23/03/2015	TPV	C50P1
296	Mineur	Toujours	TUC	30/01/2017	TPV	C50P1
687	Majeur	Toujours	Marinéo	21/12/2020	TPV, TPVS	C50P1

Pour le détail des anomalies, se reporter au bilan de la campagne correspondante.

## 5. Autres missions

### 5.1 Accompagnement des AO et des exploitants

---

#### 5.1.1 Accompagnement dans la mise en place de leur interopérabilité billettique

Il a concerné les nouveaux partenaires CAPSO, Artis, SMTCO, DTSI 80,62 et 02. Cet accompagnement concerne également Ticks qui peut être considéré comme le nouvel exploitant de la Centrale Pass Pass pour le compte de HDFM. La visite des AO a été initiée avec la CAPSO.

#### 5.1.2 Coordination et animation des GT BIV

Rédaction des slides traitant de la billettique opérationnelle.

### 5.1.3 Participation de la mise à jour du Refoco

Chantier en cours de mi 2020 à début 2021 avec l'AMO SETEC. Le Refoco a été mis à jour.

## 5.2 Accompagnement à la livraison de la phase 2 de la Centrale

### 5.2.1 Tests en PFR (y compris tests Interbob)

### 5.2.2 Accompagnement à la mise en œuvre de la vente en ligne

### 5.2.3 Participations aux réunions

RMA, suivi des tests, suivi des actions, points avec Ticks, réunions avec les exploitants et les AO pour la vente en ligne, préparation et suivi de la mise en service Interbob Tadao...

## 5.3 Rédaction d'une note à destination des nouveaux élus

Afin de préparer la prise de responsabilité des nouveaux vice-présidents du Comité Syndical, une note synthétique a été produite sur l'état des lieux de la billettique interopérable Pass Pass, les questions qui se posent et les projets de développement.

## 5.4 Formation d'un 3<sup>ème</sup> testeur à la PFR

Sébastien Liagre a rejoint le pôle technique. A ce titre il est en cours de formation : découverte des documents de référence de l'interopérabilité, utilisation des équipements partenaires, utilisation de squash, utilisation de Mantis quand il sera installé (Le serveur hébergeant le Mantis qui avait été fourni par Cityway en 2015 a été arrêté).

**ANNEXE 3**  
**FEUILLE DE ROUTE 2022 – 2026**

**2022/2026**

**Une feuille de route pour Hauts-de-France Mobilités**

**HDFM, un syndicat mixte de services pour ses membres et pour les habitants de la Région.**

## **PREAMBULE**

**Produire une feuille de route pour HDFM à l'orée du mandat régional est un exercice bienvenu qui permet à la fois de se retourner sur les actions conduites depuis près de 10 ans, d'en dresser un bilan et surtout de se projeter dans l'avenir afin d'être en mesure de répondre aux attentes des collectivités membres.**

**Pour un syndicat mixte de type SRU, dont la raison d'être est de faire coopérer des autorités organisatrices de la mobilité de tailles diverses, l'exercice permet aussi de s'assurer que nos membres partagent une vision commune et souhaitent construire des outils et des services en commun au service des usagers.**

**Il s'agit donc d'un moment stratégique qui permet de renouveler la vocation et les missions du syndicat tout en s'assurant qu'il dispose bien des moyens nécessaires à la conduite de ces missions. Une fois validée cette feuille de route doit donc permettre de gagner en efficacité aux différentes échelles pour une action publique renforcée.**



## **1. Une nouvelle étape pour le syndicat**

### **a. Les réalisations des premières années : une équipe, des moyens et des outils**

Plus de 10 ans après sa création en 2009, l'ex SMIRT dispose à son actif des moyens et des outils nécessaires à la mise en œuvre de ses compétences au service de ses membres.

En 10 ans HDFM a construit son autonomie à la fois en matière de ressource humaine puis en terme budgétaire. Après avoir été piloté par la direction transport du Conseil Régional, une équipe s'est constituée en 2014, avec l'arrivée d'un binôme de direction et de deux chargés de mission. L'équipe s'est ensuite étoffée, notamment par l'internalisation de certaines missions, c'est le cas pour l'exploitation de la Plateforme de Tests à Armentières, nécessitant l'embauche de 2 ETP. A ce jour l'équipe compte 10 personnes, dont 2 agents mis à disposition par la Région. (L'équipe a compté 13 ETP en 2020).

Sur le plan budgétaire, à sa création, le syndicat était financé en fonctionnement à 75% par le Conseil Régional. En décembre 2015, pour financer la Centrale Pass Pass, les élus du syndicat ont voté l'adoption du Versement Transport Additionnel au taux de 0,10%. Jusqu'en 2017, le produit du VTA a rapporté 1,7 millions d'euros par an au syndicat. Les extensions de différents ressorts territoriaux (MEL, SMTAG, SMTD) ont réduit notre assiette géographique et donc nos recettes fiscales pour atteindre 1,3 million en 2021. Parallèlement nos membres cotisent au syndicat sur la base du millième de leur recette fiscale, produisant un peu plus de 700 000 euros annuels, soit 1/3 de nos recettes totales.

Ces moyens humains et budgétaires ont permis à HDFM d'assurer ses missions obligatoires notamment en sa qualité de maître d'ouvrage de *l'interopérabilité billettique régionale* pour le compte de la communauté billettique Pass Pass. La carte Pass Pass adoptée par plusieurs autorités organisatrices au début des années 2010 nécessite à la fois l'administration de son fonctionnement intérieur, (c'est le Référentiel Fonctionnel Commun - REFOCO, révisé en 2021) et une coulisse technique, c'est la Plateforme Régionale de Tests. Au début des années 2010, les campagnes de tests préalables au lancement des cartes Pass Pass faisaient l'objet d'un marché. Cette mission nécessitant l'utilisation des équipements de vente, de validation et de contrôle de nos membres a été hébergé au lycée Eiffel d'Armentières en décembre 2014. (Locaux loués par le syndicat à la Région) En septembre 2018, cette mission a été internalisée dans les effectifs du syndicat.

La Centrale Pass Pass reste l'investissement principal du syndicat. Ce marché d'un montant de 15 millions d'euros, notifié en juin 2015 à la société Conduent (ex XEROX), nous permet d'exercer *notre compétence en matière d'information voyageur multimodale* pour les usagers, dans un périmètre qui a évolué pour tenir compte de la création de la Région Hauts-de-France au 1<sup>er</sup> janvier 2017. HdFM a d'ailleurs respecté les attendus du SRADDET, en matière d'intermodalité régionale en proposant une couverture régionale exhaustive des offres de mobilités présentes en Hauts de France, les données de l'ex Picardie étant pleinement référencées depuis 2019 sur [passpass.fr](http://passpass.fr). La Centrale Pass Pass offre aussi à nos membres billettisés, un nouveau canal de vente de leurs titres avec la mise en œuvre en décembre 2020 de la boutique en ligne sur le site web, puis depuis l'application mobile à partir d'août 2021.

S'informer sur les horaires, prévoir son itinéraire, acheter ses titres, passpass.fr est à la fois une vitrine digitale à dimension régionale pour l'ensemble des opérateurs de mobilité et un assistant personnel de mobilité pour les habitants des Hauts-de-France.

En 2016, le syndicat s'est aussi saisi de la compétence relative au partage des véhicules terrestres à moteur. C'est-à-dire le **covoiturage et l'autopartage**. En lien avec nos membres urbains, nous avons développé une plateforme régionale de covoiturage passpasscovoiturage.fr. Elle compte 9000 inscrits et 50 communautés. Cet outil de mise en relation est complété par un marché d'animation. Le syndicat a aussi appuyé et financé le développement de l'autopartage à Arras.

## **b. Un nouveau paysage dans lequel le syndicat a vocation à s'inscrire**

La promulgation de la Loi d'Orientations des Mobilités le 24 décembre 2019 a créé de facto, un nouveau paysage pour la gouvernance des mobilités et donc aussi pour les Syndicats Mixtes dits SRU. Les Communautés de Communes ont été invité à se positionner sur une éventuelle prise de compétence mobilité. Une fois devenue Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), elles peuvent de fait adhérer à un SM SRU. Ainsi au 1<sup>er</sup> juillet 2021 49 EPCI de la Région sont devenus Autorités organisatrices de la mobilité, 39 pour les Départements du Nord, du Pas de Calais, de l'Aisne et de la Somme, autant de candidats potentiels à l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités. Les enjeux rencontrés par ces AOM d'un nouveau genre différent largement de ceux des AOM urbaines. Il s'agit pour elles de déployer des solutions de mobilités adaptées aux caractéristiques de leurs territoires peu denses et où la voiture est prédominante faute d'alternatives. Pour faire face à ces défis ces AOM disposent de moyens, tant humains que financiers, relativement limités. C'est pourquoi leur besoin de mutualisation et de coopération est majeur d'où leur intérêt pour HDFM.

La LOM vise aussi à renouveler la relation entre Région et AOM afin de renforcer la cohérence des interventions publiques. Pour ce faire la LOM instaure la notion de bassin de mobilité à l'échelle desquels seront élaborés des contrats opérationnels de mobilités. Il revient ainsi à la Région, en tant que cheffe de file de l'action commune des AOM de définir le périmètre de ces bassins, le contenu des COM et d'animer le travail collectif qui en découle. Aux côtés des AOM de la Région et des Départements, HDFM est membre de droit de ces contrats et sera amené à y jouer un rôle prépondérant.

Ce nouveau cadre législatif interpelle forcément les missions de notre syndicat mixte, au moment où sur le plan interne, les outils que nous avons développés arrivent au bout d'un premier cycle. C'est notamment le cas pour la Centrale Pass Pass. Après le site web livré en mars 2017, l'application mobile en juin 2019 et la boutique en ligne en décembre 2020, l'année 2021 marque la fin des développements avec la mise en service du 1<sup>er</sup> Terminal Point de Vente en lien avec le SMTAG à Lens. Ces développements ont marqué les dernières années de l'action du syndicat et ont été fortement consommatrice de temps pour créer toute l'architecture technique des outils portés par HDFM. Désormais au bout de ces développements, un certain nombre de fonctionnalités sont développées, mais il est nécessaire de les fiabiliser et d'améliorer leur qualité. Il s'agit désormais d'ouvrir un nouveau cycle, nécessitant d'installer passpass.fr comme l'outil de référence de la mobilité régionale, en mettant l'ensemble de ses fonctionnalités au service des acteurs de la mobilité.

Enfin, sur le plan de la gouvernance, après le renouvellement des élus urbains, suite aux élections municipales de juin 2020 et celui des élus régionaux, suite aux élections de juin 2021, HDFM dispose d'un comité syndical stabilisé pour les pour les 5 ans à venir.

Au regard de ce contexte singulier, tant externe avec l'évolution du paysage de la mobilité suite à la LOM, qu'interne avec l'arrivée à maturité des outils du syndicat, le moment est donc politiquement opportun pour engager une réflexion de fond permettant de s'interroger sur le rôle et les missions du syndicat, d'acter une nouvelle feuille de route et d'engager sa mise en œuvre.

### **c. Une démarche d'élaboration d'une année associant les parties prenantes**

Après avoir été annoncé, dans le cadre du Rapport d'Orientations budgétaires 2021, c'est au printemps 2021 que le chantier de la feuille de route a été lancé. La direction du syndicat a souhaité pour mener à bien cette démarche, s'appuyer sur une expertise reconnue, à travers le cabinet Mensia Conseils et son représentant Vincent Cuffini Valero. Notre AMO a ainsi pu conduire des auditions auprès des directeurs de nos AOM membres, des autres syndicats mixtes SRU ou d'experts sur le rôle que ceux-ci aimeraient voir jouer par le syndicat.

En lien avec le Président Franck Dhersin, l'animation politique de ce chantier a été confié à Françoise Rossignol, vice-présidente de notre syndicat. Un groupe de travail associant les élus du syndicat et les directeurs de nos autorités organisatrices s'est réuni à 3 reprises :

- . Le 26 mai 2021 pour dresser le bilan de l'action du syndicat et partager les enjeux du moment.
- . Le 29 novembre 2021 pour définir la vocation et les missions du syndicat pour répondre aux attentes des membres actuels et futurs.
- . Le 17 janvier 2022, le dernier groupe de travail avait pour objet la mise en adéquation de la gouvernance et du modèle économique du syndicat avec son organisation et ses missions.

L'exercice feuille de route, a fait l'objet d'un premier rendu, lors du comité syndical du 3 juin par Françoise Rossignol. L'exercice a ensuite été mis en pause dans l'attente des résultats des élections régionales de juin.

Durant la mise en pause politique, la direction du syndicat a rencontré d'août à octobre 2021 de nombreux EPCI ayant pris la compétence mobilité, dans le but de présenter le syndicat et ses compétences à ces nouveaux acteurs de la mobilité.

Cette feuille de route est débattue lors du comité syndical du 31 janvier 2022 à l'occasion de l'examen du rapport d'orientations budgétaires 2022, avant sa déclinaison statutaire au comité syndical du 28 mars 2022.

## **2. La vocation et les missions du syndicat pour les années à venir**

### **A. La vocation du syndicat :**

Cette démarche d'élaboration de la feuille de route a permis de redéfinir la vocation du Syndicat. Ainsi il en ressort que la raison d'être du syndicat pour les années à venir est de contribuer à faire de la mobilité un bien commun territorial en déployant des services **visant à connecter les territoires urbains, périurbains et ruraux**. Ceci s'exprime de deux manières différentes :

- Assurer la maîtrise d'ouvrage et le déploiement d'outils qui permettent aux habitants des Hauts-de-France de connaître et d'utiliser les différentes solutions de mobilités existantes dans des parcours les plus fluides possibles ;
- En lien avec la région, chef de filât de la mobilité de coordonner l'action des AOM du territoire régional au service de projets, qui dépassent leurs périmètres ou les capacités d'interventions, et développer l'intermodalité en lien avec les orientations régionales

Pour ce faire le syndicat va poursuivre différentes missions durant le mandat qui sont décrites ici.

### **B. Conforter les missions régaliennes du syndicat :**

L'exercice visant à questionner nos missions dans le contexte ouvert par la LOM, ne doit pas faire oublier que le syndicat reste porteur de compétences définies par le législateur. L'information voyageur, la coordination de l'offre et l'intégration tarifaire restent les 3 métiers de base des syndicats mixte issus de la loi SRU de 2000.

Pour HDFM c'est la billettique interopérable Pass Pass qui a tenu lieu de « coordination de l'offre », quant à l'information multimodale, la Centrale Pass Pass nous a permis d'exercer cette compétence en proposant une information voyageur exhaustive sur l'ensemble du périmètre régional. L'enjeu est bien de conforter ses missions au service de nos membres comme des usagers.

#### ***1. Installer passpass.fr comme le portail de toutes les mobilités en Hauts de France et déployer toutes les ressources de la Centrale Pass Pass***

Lancé en mars 2017 sur le périmètre de l'ex Nord-Pas de Calais, le site passpass.fr et sa version mobile recense aujourd'hui de façon exhaustive les horaires et les tarifs des 45 réseaux de transports collectifs des Hauts-de-France accessibles via le calculateur d'itinéraires ou par fiches horaires. Le référentiel de

données intègre aussi les réseaux belges et d'autres services de mobilités : aires de covoiturage, bornes de recharges électriques, bus longue distance, itinéraires cyclables.

. **Sur le volet information voyageur** : l'objectif est d'intégrer le temps réel de l'ensemble des réseaux de transports collectifs qui en disposent : TER, AEC, ILEVIA, TADAO, MARINEO, TRANSVILLES et d'ajouter le temps réel routier pour permettre des comparaisons de temps de parcours entre la voiture et les transports collectifs, tout en fiabilisant la qualité des réponses. Il est bien entendu primordial de poursuivre et améliorer le travail sur l'interopérabilité avec le SMTCO sur ce point particulier. Notre référentiel de données doit aussi s'enrichir des offres de mobilité solidaire : prêt de vélos ou de véhicules, transports à la demande, formation à la mobilité... Dans le cadre de l'élaboration du Plan de mobilité solidaire, porté par la Région et les Départements, passpass.fr pourra servir de lieu ressource pour recenser l'ensemble des offres présentes sur le territoire régional et donc répondre aux obligations de la LOM en la matière. Pour les EPCI qui vont développer des services sur leur territoire, passpass.fr pourra aussi faire connaître ces nouvelles offres.

. **Sur le volet de la vente de titres** : La boutique en ligne fonctionne depuis décembre 2020 en distribuant 18 titres des gammes tout public des réseaux ILEVIA, TADAO, MARINEO, TRANSVILLES et ARC en CIEL. Ce premier panier modeste de produits a au moins eu le mérite de roder l'exploitation de la boutique en ligne. La prochaine étape prioritaire concerne la vente des titres du TER, que la Centrale Pass Pass peut distribuer en complète autonomie. Cette étape dépend de la DG TER, qui doit nous fournir au préalable la matrice Origine/Destination pour nous permettre de paramétrer l'ensemble des titres dans la Centrale Pass Pass. Les échanges ont commencé avec la DG TER (cf courriers en annexe du ROB). La fin de l'année 2022 est une date plausible pour initier la vente de ces titres sur passpass.fr

La vente des gammes jeunes et seniors est aussi une étape importante pour toucher un public plus vaste, d'ailleurs très consommateur de transport collectif. Il est proposé ici de se limiter au renouvellement de ces titres, pour laisser aux réseaux partenaires la création de ces profils, dans le cadre de leur relation client : (fourniture de justificatifs, conditions variables d'un réseau à l'autre). Dans le même esprit, il est proposé de laisser à l'exclusivité des réseaux la vente des gammes sociales.

. **Sur le volet de la vente croisée sur TPV et TPVS** : A côté de la vente en ligne, le marché de la Centrale Pass Pass propose aussi des équipements physiques de vente de titres. Nous disposons de 30 Terminaux Points de Vente en capacité de vendre l'ensemble des gammes tarifaires billettisées Pass Pass, de créer des cartes Pass Pass et d'assurer un SAV complet en cas de perte de carte. Ils permettent de proposer en tout lieu du territoire régional un service Pass Pass homogène. Les principes d'exploitation de ces équipements, mis à disposition des exploitants ont été arrêtés en 2019 (délibération n°2019-05) et prévoient que le réseau vendeur d'un titre pour un tiers encaisse 3% de commission, rappelons ici que le syndicat ne prend aucune commission pour les titres vendus sur la Centrale Pass Pass, aussi bien sur TPV, que sur la boutique en ligne.

La mise en exploitation de ces équipements requiert au préalable des conditions techniques et juridiques : d'une part l'activation des « flux interbob » permettant la communication des données de

vente entre la Centrale Pass Pass et les réseaux partenaires et d'autre part l'interprétation commune du Règlement Général sur la Protection des Données en matière de partage de responsabilité. Le premier TPV a été mis en service en janvier 2022, en agence TADAO de Lens. L'enjeu est donc de mettre en œuvre ces flux interbob avec l'ensemble des réseaux partenaires pour déployer dans les agences commerciales nos équipements et ainsi rendre le service cible pour l'utilisateur.

En complément, nous disposons aussi au marché de 80 Terminaux Points de Vente Simplifiés capables de vendre toutes les gammes tarifaires Pass Pass (ces équipements par contre ne peuvent éditer de carte). Ils ont vocation à structurer un réseau complémentaire de distribution de titres au travers des Maisons France Services, des mairies, des EPCI, des CCAS... Avec ces équipements nécessitant la formation d'un agent local, qui couplent information voyageur et vente de titres, ces lieux peuvent constituer un réseau régional de « points d'info mobilité Pass Pass » en rendant plus accessible l'accès au service de transport, notamment en milieu rural et périurbain. Pour les EPCI qui ont pris la compétence mobilités, la fourniture d'un tel équipement est souvent bien accueillie.

## **2. Poursuivre la couverture géographique de la billettique Pass Pass et accroître son interopérabilité au service des usagers.**

L'intégration à la communauté billettique Pass Pass, reste un choix souverain des Autorités Organisatrices. A ce jour 11 réseaux de transports composent cette communauté billettique : le TER, l'interurbain du Nord et les réseaux urbains de la MEL, de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais, du Syndicat Mixte Artois-Gohelle, du Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois. Les prochains réseaux qui vont rejoindre la communauté billettique Pass Pass sont la Communauté Urbaine d'Arras en juin 2022, le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise en juin 2023 et vers 2024/2025 le Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre.

La spécificité de notre billettique dite « carte centric » est que l'ensemble des données : titres, profil sont contenus dans la carte. Il existe une autre billettique dite « légère » ou encore « serveur centric » où les données ne sont pas sur la carte mais dans des serveurs. Ces réseaux sont aussi membres de la communauté billettique Pass Pass. Il s'agit de la CAPSO et de Cambrai qui ont fait ce choix, adapté à des réseaux de tailles modestes. En 2019, la Région a fait ce même choix pour équiper ses réseaux interurbains du Pas de Calais, de la Somme et de l'Aisne. Cette situation rend impératif le travail de convergence et d'interface entre ces 2 systèmes billettiques. Les travaux sont en cours avec l'industriel UBI et avec l'appui de la Région pour garantir une interopérabilité des 2 systèmes.

Dans ce paysage, où le syndicat doit composer entre des autorités organisatrices et des exploitants qui n'ont pas forcément les mêmes attentes, la montée en puissance des fonctionnalités de la centrale Pass Pass va permettre de renforcer l'intégration de notre communauté billettique, au profit de l'utilisateur, notamment par la constitution d'une base clients régionale commune aux différents réseaux.

Au départ, née dans l'ex Région Nord-Pas de Calais, la billettique Pass Pass a initié sa bascule vers les réseaux de l'ex Picardie. Le TER a initié le processus en 2019. En 2021 nous avons enregistré l'intégration du réseau de Laon en premier niveau. (le réseau TUL est maintenant en mesure de lire les cartes Pass Pass sur son réseau, sans en éditer pour le moment), puis Chauny-Tergnier nous a fait part de son souhait de rejoindre la démarche dans le cadre du renouvellement de sa DSP). HDFM devra poursuivre ce mouvement en accompagnant l'ensemble des réseaux urbains de l'ex Picardie.

Dans ce panorama, le fait que le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise rejoigne la communauté billettique Pass Pass, via son projet SISMO 2 est à saluer. Le SMTCO assume et finance intégralement l'équipement billettique de ses réseaux partenaires, de fait notre homologue ressemble pour nous à une autorité urbaine de 800 000 habitants, le pendant de la MEL au sud de la Région sur le plan billettique. L'arrivée de ce partenaire majeur remet à l'ordre du jour du syndicat, la recherche d'une interopérabilité de support avec l'Île de France, permettant aux habitants du sud de la Région, d'utiliser leur carte Pass Pass pour y charger des titres franciliens. Île de France-Mobilités, engagé dans sa mutation billettique sans contact n'a pas encore donné suite. Une démarche conjointe des 2 présidents de HDFM et du SMTCO doit permettre d'engager sans tarder les échanges techniques.

### ***3. Ouvrir le chantier d'une plus forte intégration tarifaire régionale***

Trouver la bonne formule tarifaire pour rendre aisée l'accès aux différents réseaux de transports collectifs, c'est la compétence dite de « intégration tarifaire » qui a justifié en 2000 la création des Syndicats Mixtes SRU. S'il existe des titres intégrés entre le TER, les réseaux interurbains et différents réseaux urbains, répondant à la demande des usagers positionnés sur des déplacements domicile/travail, les élus participant à notre commission billettique et interopérabilité ont manifesté le souhait d'ouvrir une réflexion pour avancer vers la création d'un titre unique commun aux réseaux de transport.

HDFM a la capacité de créer un titre commun « multi-réseaux » qui ne pourra se contenter d'additionner toutes les tarifications pour être attractif. Cette attractivité tarifaire induit forcément une perte de recette pour nos exploitants avec la question de la « chambre de compensation » à définir pour compenser la perte de recette commerciale.

L'objectif est bien de travailler à l'harmonisation des gammes et profils tarifaires mais une réflexion peut être engagée vers une tarification intermodale. Nous proposons donc d'ouvrir une réflexion pour d'une part mesurer la pertinence d'un tel titre, son attractivité en termes d'offre nouvelle mais surtout mesurer sa soutenabilité économique.

### **4. Objectif...MaaS ?**

Accéder à toutes les offres de transport publiques ou privées depuis un abonnement unique, est le graal poursuivi par beaucoup d'opérateurs et d'autorités organisatrices, qui a pris la dénomination de

« Mobility as a Service » MaaS. L'idée est autant simple que sa mise en œuvre est techniquement complexe. Elle nécessite une infrastructure pour faire connaître des offres de mobilité, distribuer leur produit et un cadre de gouvernance pour fédérer ces opérateurs de mobilité au sein d'un bouquet de services. C'est parce que nous disposions de ces conditions essentielles, notamment au travers de la Centrale Pass Pass, que HDFM avait répondu en 2019 à l'appel à projets de l'ADEME sur le MaaS en construisant un projet intitulé « *MaaS Inclusif Régional - Tous mobiles en Hauts-de-France* ». Il s'agissait de sortir le MaaS de zone de confort pour le déployer dans des secteurs ruraux peu pourvus en offre de mobilité comme la Sambre/Avesnois/Thiérache en y proposant des bouquets de services, tout en s'adressant aussi aux « peu mobiles ». Le projet comportait donc une forte dimension inclusive anticipant d'ailleurs les dispositifs en matière de mobilité solidaire présents dans la LOM.

De façon surprenante l'Etat a suspendu l'appel à projets, se privant de 7 expérimentations à dimension territoriale au niveau national. Si le projet MIR n'a pas vu le jour, la Centrale Pass Pass a vu entre temps ses fonctionnalités se développer (notamment via sa boutique en ligne). L'esprit du projet « *MIR – tous mobiles en Hauts-de-France* » conserve son intérêt dans ce contexte de mise en œuvre de la LOM, où de nombreux EPCI vont découvrir leur nouvelle compétence.

En outre la volonté de nos élus d'ouvrir le chantier de l'intégration tarifaire, le souhait de la MEL de se doter d'un MaaS métropolitain et l'ensemble des chantiers techniques en cours pour mettre en œuvre la vente croisée via nos TPV (flux interbob) dessinent un contexte favorable pour conserver l'ambition de déployer un MaaS régional dans le calendrier de cette feuille de route. HDFM pourrait s'appuyer sur certains ECPI pour proposer de façon expérimentale des bouquets de service associant divers opérateurs.

### **C. Accompagner les EPCI dans l'exercice de leur nouvelle compétence et venir en appui de la Région dans la mise en œuvre des contrats opérationnels de mobilités :**

Comme évoqué plus haut, l'arrivée des EPCI dans la gouvernance des mobilités, bouleverse un paysage, qui jusque-là était occupée par les « urbains » et la Région. Découvrant une compétence nouvelle et donc peu outillés en matière d'ingénierie, les EPCI sont en recherche d'accompagnement, de mutualisation et d'outils pour développer des nouveaux services de mobilité pour leurs habitants. Ces nouveaux services pour gagner en efficacité, doivent bien souvent s'affranchir des découpages administratifs. C'est bien ce que HDFM en sa qualité de SM SRU est en capacité d'apporter à ces nouveaux acteurs.

L'arrivée de ces nouvelles AOM est d'ailleurs aussi une bonne nouvelle pour notre syndicat. Les outils numériques dans lesquels nous avons investis depuis plusieurs années, vont trouver à travers les EPCI de nouveaux relais qui vont faire connaître auprès de leurs habitants nos plateformes d'information voyageurs ou de covoiturage. Des outils mieux connus et donc plus utilisés, ce sont aussi des outils plus efficaces au bénéfice des ruraux comme des urbains.



## 1. Proposer aux nouveaux membres, un catalogue de services

Les EPCI ayant pris la compétence mobilités, sont devenus officiellement AOM le 1<sup>er</sup> juillet 2021. Certaines de ces nouvelles AOM ont déjà réfléchi à leur projet de mobilité, d'autres vont profiter de l'année qui s'ouvre pour initier cette réflexion. Hauts-de-France Mobilités apparaît pour beaucoup de ces nouveaux acteurs comme un lieu ressource et un fournisseur de premiers services. Les échanges ont eu lieu au cours du second semestre 2021 entre la direction du syndicat et l'ensemble des EPCI volontaires. Dans cette phase de découverte d'une compétence nouvelle, il est important pour les EPCI de prendre le temps d'établir le diagnostic des besoins de mobilité de leurs habitants et parallèlement de se doter d'un minimum d'ingénierie pour porter et animer cette nouvelle politique. Si HDFM peut fournir des outils, un appui, il ne pourra en aucun cas se substituer aux EPCI dans leur capacité à porter des nouveaux services et surtout à animer le territoire pour les faire connaître.

Ci-dessous, nous détaillons le contenu d'un « **catalogue de services** » que HDFM pourrait proposer aux EPCI pour les aider à construire des solutions de mobilités.

- La mise à disposition du **portail passpass.fr** pour renseigner l'ensemble des offres de mobilité présentes sur leur territoire : les réseaux du TER et de l'interurbain constituent les offres armatures pour ces territoires. La méconnaissance des offres existantes reste forte. Les EPCI pourront en faisant connaître localement passpass.fr se servir de notre portail régional pour faire connaître les offres qu'elles vont développer, cela leur évite aussi d'investir dans des outils numériques. Nous pourrions fournir un widget de la recherche d'itinéraires accessible depuis leur site local.
- La mise à disposition du portail **passpasscovoiturage.fr** et de notre marché d'animation pour développer le covoiturage en créant une communauté de covoitureurs territoriale.
- La mise à disposition d'un **Terminal Point de Vente Simplifié** pour équiper les Maisons France Services en outil de vente de titres et plus globalement constituer un « point info mobilité » par EPCI.
- Proposer un fond d'appui pour fournir aux EPCI des **prestations de conseils** pour les aider à élaborer le diagnostic des besoins de mobilité et se doter d'un plan de mobilité simplifié
- Accompagner ses membres pour le développement de services de transport à la demande (TAD). A minima, le syndicat devra mettre à disposition sa centrale pour délivrer les informations et assurer les réservations de ces services. De plus, il s'agit de réfléchir aux autres dispositions du syndicat qui permettraient de faciliter l'essor du TAD dans les territoires les moins denses, notamment dans un souci de mutualisation et de partage d'expériences
- Accompagner les EPCI dans le dialogue avec nos membres actuels sur le sujet de l'extension des lignes urbaines en lien avec la région car les AOM devraient alors lui demander une délégation de compétence, dès lors qu'un service sort d'un réseau territorial.
- Accompagner les EPCI dans le développement de services complémentaires comme l'autopartage qui nécessite aussi pour gagner en efficacité d'être déployé sur plusieurs EPCI.

## **2. Prendre notre part dans les contrats opérationnels de mobilité au profit de nos membres**

Outil important de la LOM, les contrats opérationnels de mobilité se définissent à l'échelle des bassins de mobilité. La loi est peu diserte sur les modalités d'élaboration des COM, ainsi que leur contenu. La construction de ceux-ci, du moins leur première génération sera forcément empirique.

Conformément à la délibération du 27 janvier 2022, la Région Hauts-de-France en tant que cheffe de file, a défini en lien avec les territoires, 10 bassins de mobilités qu'elle va animer. Certaines AOM se retrouvent dans 2 bassins. La Région souhaite s'appuyer sur les syndicats mixtes afin que sur nos compétences : billettique interopérable, covoiturage, harmonisation des horaires TER/Bus...etc... Nous puissions apporter du contenu aux contrats opérationnels de mobilité dont nous sommes aussi signataires. Nous pourrions aussi relayer les attentes des nouvelles AOM au sein des discussion des COM pour chaque Bassin qui recoupe notre périmètre.

Par ailleurs, HDFM a relancé ses 4 commissions thématiques d'élus : Billettique, Covoiturage, Information voyageurs et accessibilité de la métropole. Ces travaux viendront nourrir les contrats opérationnels.

## **3. Apporter notre contribution au Plan de Mobilité solidaire**

C'est une disposition nouvelle prévue par la LOM, visant à impulser des dispositifs en faveur de l'accès à la mobilité des publics les plus précaires. Il existe d'ailleurs en Région beaucoup de structures souvent associatives qui proposent des services de mobilité ou des dispositifs d'accompagnement pour faciliter l'accès à la mobilité. Si dans certains secteurs, les difficultés de déplacement sont liées à une faiblesse de l'offre, très souvent les freins sont d'autres natures. L'accès à la formation et à l'emploi passe par une capacité à savoir se déplacer sur un territoire.

La LOM stipule qu'il revient à la Région et aux Départements de coordonner le développement de cette politique en lien avec leurs compétences chefs de filât sur la mobilité et sur l'action sociale des Départements. A cet effet, ils doivent copiloter l'élaboration de plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire (PAMS) à l'échelle de chaque bassin de mobilité en associant plus particulièrement les organismes qui accompagnent les personnes vulnérables (socialement, économiquement et physiquement) dans leur mobilité.

HDFM a entrepris dans le cadre de sa compétence sur l'information voyageur de référencer l'ensemble des acteurs qui proposent un accompagnement ou des services sur le portail passpass.fr afin d'améliorer leur visibilité. Le projet « MaaS Inclusif Régional – Tous mobiles en Hauts de France » avait comme ambition d'agir en matière de mobilité solidaire. Wimoov, acteur national en la matière était d'ailleurs membre de notre consortium. Aussi, HDFM pourrait particulièrement œuvrer à travers les

PAMS en recensant les dispositifs et aides de mobilité destinés aux publics fragiles et en développant les outils permettant de les faire connaître auprès des bénéficiaires potentiels et des prescripteurs.

#### **4. Organiser l'open data en articulation avec la Région**

L'article 25 de la LOM, fixe une obligation légale de dépôt des données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation ainsi que les données historiques concernant la circulation pour les Autorités Organisatrices de Mobilités. Cette obligation est en application depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2021 : « Le 1er décembre 2021 au plus tard, pour ce qui concerne les données statiques et dynamiques du niveau de service 3 ». Il s'agit donc, pour ces autorités, de publier leurs données sur le Point d'Accès National (PAN) aux données de transport. La LOM positionne la Région comme maître d'œuvre sans la rendre responsable du dépôt de chaque réseau sur le PAN. Via sa plateforme Geo2France, elle propose un point d'accès régional (PAR) qui doit permettre de garantir la qualité des données d'offre proposées en Hauts-de-France.

La Région porte une démarche d'OPEN-DATA avec des référentiels partagés. HDFM doit donc prendre en compte ces référentiels et venir alimenter le point d'accès régional. C'est la Région qui connectera le PAR et le PAN.

### **3. Un syndicat qui se structure pour porter l'ensemble de ces missions :**

#### **A. Un modèle économique en évolution sur le volet des dépenses**

##### **La Centrale Pass Pass désormais financée par le fonctionnement.**

Comme indiqué, dans le ROB, l'année 2022 est doublement charnière sur le plan budgétaire. Depuis 6 ans, le marché de la Centrale Pass Pass a vu ses développements se financer sur nos lignes d'investissement, en accord avec Bercy. Le syndicat a donc eu recours en complément des subventions du FEDER, de l'AFTIT et du FCTVA à 2 emprunts bancaires pour financer la montée en puissance de la Centrale dont le marché arrive à échéance le 3 mai 2023. HDFM récupère donc en directe, la centrale Pass Pass et devra dans le cours de l'année 2022, lancer des marchés pour administrer et maintenir l'outil qui se financeront sur nos lignes de fonctionnement. Nous pouvons déjà identifier 3 types de mission qui vont solliciter nos lignes de fonctionnement.

. L'exploitation commerciale de la boutique en ligne et l'administration du référentiel de données : Ce marché est déjà effectif depuis fin 2020, il a été confié à la société Ticks, il va passer de 250 000 euros à 300 000 euros à partir de 2023, contre 250 000 euros en année pleine pour 2021.

. L'hébergement, la maintenance billettique et la maintenance média, ces 3 missions jusqu'à maintenant assurées par le titulaire du marché vont faire l'objet de 3 marchés distincts pour un montant évalué à 1 million d'euros en fonctionnement et une provision estimée à 450 000 euros en investissement.

. Le déploiement des Terminaux Points de Vente et Terminaux Point de Vente simplifiés, ces 110 équipements en capacité de vendre l'ensemble des gammes de nos partenaires représentent une charge de fonctionnement de 317 000 euros.

. Enfin, les dotations aux amortissements vont logiquement progresser pour se stabiliser à 1,1 millions d'euros en 2023 contre 679 000 euros en 2021.

**Au total, les besoins de financement supplémentaires en fonctionnement pour la Centrale Pass Pass s'établissent à 1,77 millions.** Ce chiffre reste une estimation, dans l'attente de la mise en concurrence dans le cadre de ces différents marchés.

#### L'appui aux EPCI

L'arrivée des nouvelles AOM au sein du syndicat va générer des besoins de financement de bien moindre ampleur, qui d'ailleurs vont en partie s'autofinancer par la cotisation de nos nouveaux membres.

**Nous chiffrons à 400 000 euros le besoin de financement pour le suivi des nouvelles AOM.** 150 000 euros pour l'arrivée de 2 ETP, 100 000 euros pour le renforcement des actions en matière de covoiturage et 120 000/150 000 euros pour financer de la prestation d'AMO en appui aux EPCI

#### **a. Qui doit donc faire évoluer aussi ses recettes :**

C'est principalement par l'activation de notre levier fiscal, que le syndicat pourra couvrir ses besoins de financements détaillés ci-dessus. Deux paramètres sont à prendre en compte. Il y a d'abord la volonté politique de ne pas toucher au taux de 0,10% en vigueur depuis 2016. Ensuite l'arrivée de nombreux EPCI, rend caduque la disposition de la révision statutaire de 2015, qui précisait que « le VTA se prélève hors des ressorts territoriaux de nos membres ». Le maintien de cette disposition aboutirait à la quasi disparition de nos recettes fiscales et menacerait la viabilité même du syndicat. La quasi-totalité de nos membres sont au plafond de leur taux de VM. Sachant que seuls les syndicats mixtes SRU peuvent prélever jusqu'à 0,40% dans les ressorts territoriaux dont le plafond est fixé par la loi à 0,60% pour les AOM (l'addition des 2 : VM+VMA d'où son caractère additionnel, ne pouvant dépasser 1%)

En conséquence, en supprimant cette disposition des actuels statuts, HDFM pourrait appliquer son taux de VMA de 0,10% dès 2023 aux ressorts territoriaux situés dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants avec une commune centre d'au moins 15 000 habitants et dont le taux est pour l'autorité organisatrice plafonné à 0,60%. Les ressorts territoriaux de Saint-Omer, Cambrai, Saint-Quentin, Soissons et Château-Thierry sont concernés par cette disposition. L'extension de l'assiette géographique du VMA apporterait 2,5 millions d'euros

supplémentaires au budget de Hauts de France Mobilités, tout en maintenant notre taux plancher de 0,10%.

Pour la recette liée aux cotisations statutaires de nos membres, l'arrivée des EPCI est l'occasion de simplifier le dispositif et de trouver une clef unique de financement pour l'ensemble des autorités organisatrices, actuelles et futures. La proposition d'une cotisation basée sur la démographie semble la plus équitable. C'est le montant de 15 centimes par habitant qui est retenu. En fonction des adhésions potentielles des nouvelles AOM, des départements du Nord et du Pas de Calais, nos recettes statutaires pourraient passer de 750 000 euros à plus d'un million d'euros.

## **B. Une gouvernance et une organisation à adapter :**

Après la première transformation du SMIRT en HDFM, notre syndicat s'apprête à connaître 5 ans après une nouvelle mutation en accueillant probablement autant de nouvelles AOM, des membres à part entière, que les adhérents actuels, ce qui appelle une évolution significative de la gouvernance.

Ainsi, c'est d'abord la composition du comité syndical qui va évoluer. Sur la base, d'un élu par EPCI, notre comité syndical devrait donc compter au total, une soixantaine d'élus que nous devons accueillir dans nos instances. 2 vice-présidences sur les 12 existantes pourraient revenir aux nouveaux membres.

Les commissions vont être amenées à jouer un rôle central dans la vie du syndicat. Véritable dispositif de travail c'est à partir de ces commissions que le rôle de coordination à vocation à s'exprimer en permettant aux EPCI d'accéder aux enseignements d'études de haut niveau, d'échanger entre elles sur des problématiques concrètes et de partager des bonnes pratiques. Aux 4 commissions thématiques existantes : billettique/interopérabilité ; covoiturage ; information voyageur et communication ; accessibilité de la métropole lilloise, pourraient s'ajouter 2 nouvelles commissions :

- . Une dédiée spécifiquement à la problématique des nouvelles EPCI, permettant aux élus et techniciens d'échanger et travailler ensemble sur l'exercice de leur nouvelle compétence.
- . Une portant sur le Transport à la Demande, ce sujet étant une préoccupation de nombreux territoires ruraux, qui expérimentent déjà certains des services de ce type.

En cohérence et en lien avec la région, une réflexion dans le cadre d'un groupe de travail dédié à l'extension des lignes urbaines pourrait permettre aux élus des nouvelles AOM de dialoguer avec les élus urbains en charge des réseaux de transports public. Un second groupe de travail permettrait de travailler sur l'intégration tarifaire.

Une telle évolution des missions appelle également à une évolution de l'organisation du syndicat. Il s'agit de structurer deux services afin de porter les missions du syndicat.

- Un service « technique » en charge des outils dont le Syndicat a la responsabilité. Ce service « pass pass » sera renforcé d'un ETP pour soutenir notamment le déploiement des Terminaux Points de Vente ;
- Un service d'animation territoriale à même de déployer ces outils auprès des collectivités et de les accompagner dans l'exercice de leurs compétences. On retrouvera dans ce service le poste dédié au covoiturage et 2 postes nouveaux : l'un portant sur l'accompagnement et la coordination des EPCI et le suivi des contrats opérationnels de mobilité et l'autre plus technique sur la fourniture aux EPCI de services de mobilité, de type TAD.

Au-delà de ces recrutements HDFM va structurer une offre de service directement mobilisable par ses EPCI membres. Il s'agira ainsi de s'appuyer sur une offre de service complète reposant notamment sur la formalisation d'un partenariat avec le CEREMA et sur la mobilisation de bureaux d'études et de cabinets de conseil pour le compte des EPCI membres.

## **RAPPEL DU PLAN D' ACTIONS 2022/2026**

### **1. Information voyageurs sur passpass.fr**

- 1 Intégrer le temps réel des réseaux de TC qui le proposent
- 2 intégrer le temps réel routier
- 3 renseigner les opérateurs de la mobilité solidaire
- 4 intégrer les taxis
- 5 intégrer l'interface avec vianavigo, poursuivre l'interopérabilité avec SMTCO et les partenaires transfrontaliers
- 6 Fournir un widget de la recherche d'itinéraire aux AOM actuelles et futures

### **2. Vente en ligne et distribution de titres de transports sur passpass.fr**

- 1 vendre en complète autonomie de la SNCF, les gammes tarifaires du TER sur la Centrale Pass Pass
- 2 Intégrer les gammes jeunes et séniors de nos réseaux partenaires en rechargement de titre
- 3 Déployer au moins un TPV par réseau partenaire et donc mettre œuvre l'ensemble des flux interbob entre la Centrale Pass Pass et les réseaux billettisés Pass Pass
- 4 Constituer un réseau complémentaire de distribution de titres via les Maisons France Services avec nos 80 TPVS, en s'appuyant sur les nouvelles AOM.

5 Lancer une réflexion sur l'intégration tarifaire, aboutissant à un « titre unique » multi-réseaux en constituant un groupe de travail d'élu.

### **3. Billettique et interopérabilité**

1 Garantir l'interopérabilité entre la billettique Pass Pass dite « Carte Centric » et la billettique légère, dite « serveur centric »

2 Poursuivre le travail engagé avec le SMTCO et l'outil SISMO sur les questions de l'interopérabilité

3 Organiser avec Ile de France Mobilités, l'interopérabilité de support pour permettre aux porteurs d'une carte Pass Pass de charger des titres franciliens sur leur carte.

4 Poursuivre l'extension de la carte Pass Pass vers l'ex Picardie.

5 et le travail engagé en lien vers l'Euro métropole les territoires transfrontaliers

### **4. Mettre sur pied une stratégie d'open data en articulation avec la Région**

### **5. Appui aux nouvelles AOM**

1 Mettre en œuvre un marché à bons de commande pour fournir des prestations de conseils aux EPCI

2 Accompagner les territoires dans le développement des offres de mobilités, notamment le Transport à la Demande.

3 Mettre en œuvre une réflexion commune sur l'extension de certaines lignes urbaines dans le périmètre des nouvelles AOM

4 Travailler à la mise en œuvre de déploiement d'un service mutualisé d'autopartage en fonction des besoins des EPCI

### **6. Gouvernance**

1 Créer 2 vice-présidences nouvelles : l'une dédiée à la coordination des nouvelles AOM et l'autre dédiée au TAD.

2 Mettre en place 2 nouvelles commissions : Coordination des nouvelles AOM et Transport à la Demande

3 Créer 2 groupes de travail : intégration tarifaire et extension lignes urbaines

## ANNEXE 4 : PROJECTION FINANCIERE

	2021	2022	2023 inv. statuts	2024	2025	2026
<b>73 MA 0,10% (330) (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100) (101) (102) (103) (104) (105) (106) (107) (108) (109) (110) (111) (112) (113) (114) (115) (116) (117) (118) (119) (120) (121) (122) (123) (124) (125) (126) (127) (128) (129) (130) (131) (132) (133) (134) (135) (136) (137) (138) (139) (140) (141) (142) (143) (144) (145) (146) (147) (148) (149) (150) (151) (152) (153) (154) (155) (156) (157) (158) (159) (160) (161) (162) (163) (164) (165) (166) (167) (168) (169) (170) (171) (172) (173) (174) (175) (176) (177) (178) (179) (180) (181) (182) (183) (184) (185) (186) (187) (188) (189) (190) (191) (192) (193) (194) (195) (196) (197) (198) (199) (200) (201) (202) (203) (204) (205) (206) (207) (208) (209) (210) (211) (212) (213) (214) (215) (216) (217) (218) (219) (220) (221) (222) (223) (224) (225) (226) (227) (228) (229) (230) (231) (232) (233) (234) (235) (236) (237) (238) (239) (240) (241) (242) (243) (244) (245) (246) (247) (248) (249) (250) (251) (252) (253) (254) (255) (256) (257) (258) (259) (260) (261) (262) (263) (264) (265) (266) (267) (268) (269) (270) (271) (272) (273) (274) (275) (276) (277) (278) (279) (280) (281) (282) (283) (284) (285) (286) (287) (288) (289) (290) (291) (292) (293) (294) (295) (296) (297) (298) (299) (300) (301) (302) (303) (304) (305) (306) (307) (308) (309) (310) (311) (312) (313) (314) (315) (316) (317) (318) (319) (320) (321) (322) (323) (324) (325) (326) (327) (328) (329) (330) (331) (332) (333) (334) (335) (336) (337) (338) (339) (340) (341) (342) (343) (344) (345) (346) (347) (348) (349) (350) (351) (352) (353) (354) (355) (356) (357) (358) (359) (360) (361) (362) (363) (364) (365) (366) (367) (368) (369) (370) (371) (372) (373) (374) (375) (376) (377) (378) (379) (380) (381) (382) (383) (384) (385) (386) (387) (388) (389) (390) (391) (392) (393) (394) (395) (396) (397) (398) (399) (400) (401) (402) (403) (404) (405) (406) (407) (408) (409) (410) (411) (412) (413) (414) (415) (416) (417) (418) (419) (420) (421) (422) (423) (424) (425) (426) (427) (428) (429) (430) (431) (432) (433) (434) (435) (436) (437) (438) (439) (440) (441) (442) (443) (444) (445) (446) (447) (448) (449) (450) (451) (452) (453) (454) (455) (456) (457) (458) (459) (460) (461) (462) (463) (464) (465) (466) (467) (468) (469) (470) (471) (472) (473) (474) (475) (476) (477) (478) (479) (480) (481) (482) (483) (484) (485) (486) (487) (488) (489) (490) (491) (492) (493) (494) (495) (496) (497) (498) (499) (500) (501) (502) (503) (504) (505) (506) (507) (508) (509) (510) (511) (512) (513) (514) (515) (516) (517) (518) (519) (520) (521) (522) (523) (524) (525) (526) (527) (528) (529) (530) (531) (532) (533) (534) (535) (536) (537) (538) (539) (540) (541) (542) (543) (544) (545) (546) (547) (548) (549) (550) (551) (552) (553) (554) (555) (556) (557) (558) (559) (560) (561) (562) (563) (564) (565) (566) (567) (568) (569) (570) (571) (572) (573) (574) (575) (576) (577) (578) (579) (580) (581) (582) (583) (584) (585) (586) (587) (588) (589) (590) (591) (592) (593) (594) (595) (596) (597) (598) (599) (600) (601) (602) (603) (604) (605) (606) (607) (608) (609) (610) (611) (612) (613) (614) (615) (616) (617) (618) (619) (620) (621) (622) (623) (624) (625) (626) (627) (628) (629) (630) (631) (632) (633) (634) (635) (636) (637) (638) (639) (640) (641) (642) (643) (644) (645) (646) (647) (648) (649) (650) (651) (652) (653) (654) (655) (656) (657) (658) (659) (660) (661) (662) (663) (664) (665) (666) (667) (668) (669) (670) (671) (672) (673) (674) (675) (676) (677) (678) (679) (680) (681) (682) (683) (684) (685) (686) (687) (688) (689) (690) (691) (692) (693) (694) (695) (696) (697) (698) (699) (700) (701) (702) (703) (704) (705) (706) (707) (708) (709) (710) (711) (712) (713) (714) (715) (716) (717) (718) (719) (720) (721) (722) (723) (724) (725) (726) (727) (728) (729) (730) (731) (732) (733) (734) (735) (736) (737) (738) (739) (740) (741) (742) (743) (744) (745) (746) (747) (748) (749) (750) (751) (752) (753) (754) (755) (756) (757) (758) (759) (760) (761) (762) (763) (764) (765) (766) (767) (768) (769) (770) (771) (772) (773) (774) (775) (776) (777) (778) (779) (780) (781) (782) (783) (784) (785) (786) (787) (788) (789) (790) (791) (792) (793) (794) (795) (796) (797) (798) (799) (800) (801) (802) (803) (804) (805) (806) (807) (808) (809) (810) (811) (812) (813) (814) (815) (816) (817) (818) (819) (820) (821) (822) (823) (824) (825) (826) (827) (828) (829) (830) (831) (832) (833) (834) (835) (836) (837) (838) (839) (840) (841) (842) (843) (844) (845) (846) (847) (848) (849) (850) (851) (852) (853) (854) (855) (856) (857) (858) (859) (860) (861) (862) (863) (864) (865) (866) (867) (868) (869) (870) (871) (872) (873) (874) (875) (876) (877) (878) (879) (880) (881) (882) (883) (884) (885) (886) (887) (888) (889) (890) (891) (892) (893) (894) (895) (896) (897) (898) (899) (900) (901) (902) (903) (904) (905) (906) (907) (908) (909) (910) (911) (912) (913) (914) (915) (916) (917) (918) (919) (920) (921) (922) (923) (924) (925) (926) (927) (928) (929) (930) (931) (932) (933) (934) (935) (936) (937) (938) (939) (940) (941) (942) (943) (944) (945) (946) (947) (948) (949) (950) (951) (952) (953) (954) (955) (956) (957) (958) (959) (960) (961) (962) (963) (964) (965) (966) (967) (968) (969) (970) (971) (972) (973) (974) (975) (976) (977) (978) (979) (980) (981) (982) (983) (984) (985) (986) (987) (988) (989) (990) (991) (992) (993) (994) (995) (996) (997) (998) (999) (1000)</b>						
<b>DEPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>						
011_Fonctionnement Smirt dont 611	208 867,31	224 310,68	230 000,00	253 000,00	278 300,00	306 130,00
012_RH	749 247,72	805 486,44	962 558,73	977 007,26	991 662,37	1 006 537,31
prestations/consail LOM		50 000,00	100 000,00	100 000,00	120 000,00	120 000,00
66 interet de l'emprunt-trait bancaire	57 384,69	55 083,40	53 083,93	51 083,93	49 083,93	47 083,93
<b>Sous Total Syndicat</b>	<b>1 015 489,72</b>	<b>1 139 882,51</b>	<b>1 346 526,66</b>	<b>1 381 591,19</b>	<b>1 442 546,30</b>	<b>1 483 251,24</b>
Coûtournage-Communication	342 000,00	342 000,00	342 000,00	442 000,00	442 000,00	442 000,00
Interoperabilité Billetique	251 513,97	222 345,00	225 884,27	229 524,72	233 270,66	237 126,59
AMO IMAI Centrale	94 530,00	94 530,00	95 947,95	97 387,17	98 847,98	100 330,70
Communication Centrale	150 000,00	150 000,00	150 000,00	150 000,00	150 000,00	150 000,00
Formation W. Muebles Publics Ivado Guel	250 000,00	250 000,00	300 000,00	300 000,00	300 000,00	300 000,00
hebergement/maintenance site PPF		175 640,75	966 800,00	966 800,00	986 800,00	986 800,00
TPVS progressifs	47 475,00	50 000,00	50 000,00	138 250,00	230 200,00	318 500,00
ADAV	50 000,00	50 000,00				
<b>Sous Total passager</b>	<b>644 530,96</b>	<b>707 663,75</b>	<b>1 427 687,95</b>	<b>1 692 417,17</b>	<b>1 791 447,98</b>	<b>1 851 640,70</b>
Depenses nouvelles de fond.	2 153 543,69	2 471 893,26	3 594 734,88	3 748 553,08	3 906 664,94	4 016 608,52
Amortissements (6811) sur l'investissement	679 771,21	788 689,80	1 005 594,81	1 035 594,81	1 065 594,81	1 095 594,81
<b>DEPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>3 259 798,17</b>	<b>3 665 945,39</b>	<b>4 975 717,66</b>	<b>5 209 556,16</b>	<b>5 397 640,02</b>	<b>5 536 954,00</b>
<b>RECETTES DE FONCTIONNEMENT</b>						
73 MA 0,10%	1 250 000,36	1 306 000,00	3 837 500,00	3 837 500,00	3 837 500,00	3 837 500,00
74 Contributions statutaires	755 052,35	755 052,35	1 014 220,00	1 014 220,00	1 014 220,00	1 014 220,00
750 et 760 dans gestion - VMS long-terme	43 000,00	43 000,00	43 000,00	43 000,00	43 000,00	43 000,00
750 et 760 dans gestion - VMS long-terme	43 000,00	43 000,00	43 000,00	43 000,00	43 000,00	43 000,00
Recettes nouvelles Fonds	2 510 076,35	2 284 052,35	4 894 720,00	4 894 720,00	4 894 720,00	4 894 720,00
Amortissement subvention reçues	209 693,02	260 654,05	322 424,38	328 638,56	328 638,56	328 638,56
<b>RECETTES FONCTIONNEMENT</b>	<b>2 270 045,37</b>	<b>2 564 106,40</b>	<b>5 227 124,38</b>	<b>5 229 378,56</b>	<b>5 229 378,56</b>	<b>5 229 378,56</b>
1002 excédent reports (cumulés)	2 202 798,52	1 663 140,72	541 295,89	792 712,22	806 554,63	632 285,16
<b>RESULTAT DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>1 693 240,72</b>	<b>540 295,89</b>	<b>799 712,22</b>	<b>806 554,63</b>	<b>682 285,16</b>	<b>318 672,11</b>
Resultat Exercice hors excédent reports n-1	588 637,80	-1 122 844,98	218 433,48	39 842,40	-139 288,46	313 633,04
<b>DEPENSES D'INVESTISSEMENT</b>						
21 TIC-frais annexe centrale	213 362,00	150 000,00	50 000,00	50 000,00	50 000,00	50 000,00
Fonds Centrale ensemble B	882 705,14	882 705,14	0,00	0,00	0,00	0,00
23* Centrale Invest ou maintenance évolutive	750 773,70	2 371 170,00	450 000,00	450 000,00	450 000,00	450 000,00
24* Centre de gestion	1 313 471,54	2 273 077,34	4 000 000,00	4 000 000,00	4 000 000,00	4 000 000,00
25 rembt capital prêt fin 2032 et 2033	425 388,27	425 388,27	425 388,27	425 388,27	425 388,27	425 388,27
Depenses Nvelles Invest	2 272 225,11	3 029 263,41	925 388,27	925 388,27	925 388,27	925 388,27
Amortissement subvention reçues	209 169,02	260 654,05	332 424,38	328 638,56	328 638,56	328 638,56
<b>DEPENSES INVESTISSEMENT</b>	<b>2 481 396,13</b>	<b>4 109 337,46</b>	<b>1 257 802,65</b>	<b>1 254 042,83</b>	<b>1 254 042,83</b>	<b>1 254 042,83</b>
<b>RECETTES D'INVESTISSEMENT</b>						
Subvention AAP	487 761,98	135 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FACTVA n=2	530 452,92	628 321,57	300 881,90	558 135,53	83 000,00	82 000,00
FEDER n=1 (ou n=6 mois)	625 513,45	650 404,94	55 337,26	0,00	0,00	0,00
Recettes nouvelles Invest	1 593 728,35	1 413 926,51	246 544,62	530 235,52	82 000,00	82 000,00
28 (140) Amortissement Inv	679 771,21	788 689,80	1 005 594,81	1 035 594,81	1 065 594,81	1 095 594,81
29 (140) Amortissement Inv	425 388,27	425 388,27	425 388,27	425 388,27	425 388,27	425 388,27
<b>RECETTES INVESTISSEMENT</b>	<b>2 678 697,85</b>	<b>2 627 946,58</b>	<b>1 677 527,70</b>	<b>1 619 230,66</b>	<b>1 572 582,08</b>	<b>1 602 962,08</b>
1001 Resultat reports n-1	2 819 615,77	2 608 757,20	702 036,05	696 372,83	1 086 156,33	929 704,31
<b>RESULTAT D'INVESTISSEMENT</b>	<b>2 680 757,20</b>	<b>782 036,05</b>	<b>696 372,83</b>	<b>1 086 156,33</b>	<b>929 704,31</b>	<b>833 252,28</b>
Resultat Exercice hors Resultat reports n-1	217 489,70	-1 481 321,88	419 725,05	765 171,77	319 596,25	348 936,25

Recettes exceptionnelles pénalités-MSA rappel



## HDFM en chiffres en 2021

**46** bordereaux de Mandats

**3** comités syndicaux

Election de président

**1** réunion adhésion des EPCI en VISIO

**26** délibérations sur l'année 2021

**2** groupes de travail Feuille de route du Syndicat

**5** CODIR

**10** GT BIV

**384** communes assujetties au VMA

**14** Rencontres (VISIO ou présentiel) avec les nouveaux EPCI

**6** réunions sur les Bassins de Mobilités

**2** formations « Billettique avec SETEC et les AO »

**213991** sessions sur passpass.fr

**50** bons de commande